



Het VISSERIJBLAD



1500 vaten kabeljauwkuit werden vorige vrijdag aan boord van een Nederlandse kustvaarder geladen, met bestemming Frankrijk, voor rekening van de firma Morubel uit Oostende.

VISSERSVAARTUIGEN

Nieuwbouw en ombouw
Levering en revisie van motoren
Neptune trawlinches
Lister hulpmotoren

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

N. V. v.h. C. DEN DULK
KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis
Tel. nr 2036
Na 6 u. : 2670
(100)

Fa JAC. VISSER-CLOTS
ZEEVISGROOTHANDEL
— ROKERIJ —
Specialiteit in
gerookte makreel
Import — Export
IJMUIDEN (Holland)
Tel. 5201. Tel. huis 4737
Telegram-adres «Visserclots»
89

GLAS en ZOON
Specialiteit in : Witte kabel-
jauw, Vlootvleugels, Tarbot
en Heilbot
Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huis 5721
IJMUIDEN - HOLLAND
(120V)

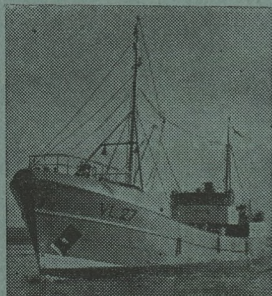
Fa J. VAN BEELEN C.V.
HOLLAND
IJmuiden, tel. 4608
Katwijk aan Zee, tel. 3072
Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij
(98)

Haringgroothandel
CORNELIS VROLIJK'S
VISSERIJ My n.v.
IJMUIDEN
Tel. 4200 - 5318 - 6319
(Holland)
(96)

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)

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN




Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

(523V)



★ WINCHES
en
★ HYDRAULISCHE
STUURMACHINES
voor de visserij

 **werktuigen**
Giessen

KRIMPEN o/d IJSSEL - HOLLAND



118

«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)

DIT VAKBLAD is alleen
verkrijgbaar per abonne-
ment van 3, 6, 9 maanden
of één jaar.

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 spe-
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 200 F.
Zes maanden : 100 F.
Drie maanden : 50 F.

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

STANDPUNTEN

Visserij... politiek

JAREN geleden las ik eens in een vooraanstaand blad, dat het in ons land buitengewoon lastig en traag gaat om zijn eigen weg te maken.

Men mag nog zoveel kennis en diploma's behaald hebben, het komt er niet op aan in de eerste plaats wat men kan, maar welke kleur men heeft en hoeveel politieke vriendjes.

Zijn er veel vrienden te plaatsen, kaseren noemt dat in moderne spraak, meer dan er plaatsen zijn, dan is het niet moeilijk voor de politiciers aan de leiding er een hoop nieuwe te scheppen.

Er is een overproductie aan zekere universitaires. Advokaten en dokters, bijvoorbeeld, die nochtans opgeleid worden tot de meest zelfstandige der beroepen, hebben geen nood aan werk en schitterende ambten, zo ze hun weg zoeken langs de politieke ladder, waar men het snelst stijgt. Wie het zelfstandig waagt, heeft veel meer moeite van doen om het tot iets te brengen.

Zo was het jaren geleden, zo is het nog en ik heb me er nooit illusies over gemaakt !

0—0—0

DE laatste weken ziet het er naar uit alsof er plots een hevige storm over het anders zo kalme (politieke) administratieve visserijleven in ons land is opgestoken.

Het Ministerie van Landbouw gaf het startschot en de goede toon aan. Ambtenaars komen en gaan. Men zou de indruk krijgen dat de visserij een nieuwe trede is geworden van de politieke ladder. Beambten die iets van het bedrijf kennen, zitten op hun stoel genageld. Er komen nieuwelingen, die het spoedig aftrappen naar een hogere graad en post. De ambtenaar die het bedrijf door en door kent, moet een andere weg zoeken wil hij zijn normale bevordering en loopbaan maken.

0—0—0

HET was wel te verwachten dat in de bedrijfsraad ook met sterke kleuren zou geborsteld worden. Buiten de werkgevers, niets dan politieke mandaten die weinig of niets te maken hebben met de behartiging der werknemers in deze belangrijke instelling.

We gaan nu alle kandidaten voor een post of een mandaat niet aanzien als onnozelaars of als niet bekend met de zeevisserij, integendeel. Maar er bestaat een rangorde in kennis, vooral kennis van het ganse bedrijf, die de eerste faktor zou moeten zijn om iemand tot een verantwoordelijke functie te benoemen, en niet de kleur of de vriendschap.

Of was de instelling van de Hoge Economische Raad en de verschillende Bedrijfsraden een nieuw middel om plaatsen te maken voor onplaatsbare vriendjes ?

0—0—0

OOK te Oostende — het voorbeeld komt immers van boven — geeft men voorkeur aan kleur boven kennis en ervaring.

De betrekkingen in de vismijn schijnen wel bijzondere posten te zijn : ze worden gebruikt als beloningen voor bewezen diensten, maar daarvoor moeten het geen bewezen diensten zijn aan de visserij...

Zodat een openbare betrekking in het zeevisserijbedrijf geen bewijs is van kennis van de nijverheid waarvoor men verantwoordelijk is.

In het kleurenschaakspel der politiciers worden stukken en pionnen over het bord geschoven om de partij zo lang mogelijk te laten duren en vooral elkaar niet teveel te kwetsen. Men noemt het in schaakkundige vaktermen : uitwisselen van stukken.

Wat het bedrijf hieruit zal halen als voordeel, is voor hen bijzaak.

De zeevisserijadministratie eist jonge, energieke krachten, die het bedrijf kennen of willen leren kennen en op hun post blijven om het bedrijf op goede banen te leiden. Men heeft krachten nodig die, willen ze de leiding doelmatig doen, op de hoogte zijn van het gehele bedrijf, die de noden en behoeften kennen en weten wat er moet veranderd en verbeterd worden.

De politiciers oordelen anders. Bij het naderen der verkiezingen blijven ze beloven hun beste krachten in te spannen. We zien op welke manier.

0—0—0

HET is verre van onze bedoeling de mensen die vooropgezet worden te bestempelen als onbenulligen. Ze hebben echter weinig of geen kennis van het zeevisserijbedrijf, hebben er vroeger nooit iets mee te maken gehad.

Ze zullen jaren nodig hebben om voldoende vertrouwd te worden met de toestanden vooraleer ze iets zullen tot stand brengen, als ze intussentijd niet op pensioen zijn gesteld of naar een andere tak opgeklommen.

Het zal dan wel de beurt zijn aan de volgende van het rijtje wachenden, die zich niet voorbereid hebben. Waarom ook ? Ze komen toch eens aan de beurt.

0—0—0

DAT is de moderne visserij... politiek. En de kleine fluit het liedje dat papa voorzingt.

J. H. K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,
't Is ikke die julder van de weeke schrijven, Iephrasie, de vrouwe van de Stierman, je weet wel wien dan kik zijn ? 't Is maar voor te zeggen dat den ouden van deeze keer in zijn bedde ligt met stieve zwaare korssens en je kant der niet uit maar voor de reste gaat allesten goed en 'k verhoopen van julder 't zelfste.

De Stierman hebt mijn gevraagd dat ik zouden schrijven omdatten hij niet en kant, zijn handen beeven te veele en 't waater loopt uit zijn neuze gelijk een kraantje en je vraagt dat ik hem zouden verexkuseeren maar dat 't van deeze keer absoluut niet en gaat voor te schrijven. Je hebt het veels te verre zitten.

'k Gaan een keer vertellen hoe dat dat gekommen is datten zoo ziek is. 't Is zijn eigen schuld en 't is weeral deur den drank en deur zijn schoonen maat, de Slakken, die hem ooveralsten meetwijfelt.

De Stierman moeste een nieuwe kostuume hebben voor den zondag. Zen ouden was versleeten, je zat er al met zijn elleboogen deure, zoo een verslijter is dadde, 'k Zegen Stierman laat ons naar stad gaan en daar een nieuwe kostuume koopen voor je dat je opnieuw gezet zijt en treffelijk oender de menschen kan kommen. Neen't, 't was niet wel genoeg voor meneere, je moeste een kostuume hebben uit olland, j'had zijn hoofd laten opmaaken van de Slakken dat de kostuums daar zooveele goekoooper en beeter zijn en je moeste magree een kostuume hebben van daar. Nu, je weet hoe dan de vinters zijn als ze eentwade in hunder kop zitten hebben, 't is ter niet uit te krijgen en azoo met datten toch oplaag voor een nieuwe schroefasse te steeken, giengten met de Slakken en met de trein naar Olland, naar Rotterdam tenog, voor een nieuwe kostuume te koopen. Je gieng in één dag oover en 't weere zijn, zeiten.

Natuurlijk voor de doewaanen mochten die nieuwe kostuume niet meebriengen, maar je trok zijn oude slunsen aan en je gieng daar verwisselen van kleers en die slunsen daar laten. Zoo 'k lieten hem gaan, 'k waaren der voor een dag van af, je loopt hij toch alsan maar te grollen en te zaagen.

Ze waaren 't op met den eersten trein om daar antijden te zijn en met de laatsten te kunnen weerekeeren. De reste hebt de Slakken mien verteld, van de Stierman ister geen woord los te krijgen.

Ze kommen in Rotterdam, rechte naar een groote wienkel waar dat ze kleers verkoopen en binnenge-stooken, Mijnheere, 't is voor een nieuwe kostuume. Goed, zei dien ollander op zijn ollands, probeert er hier maar een deel die hier liggen. Je weet hoe dat de mijnen is, alsten eentwade gezien hebt dat naar zijn gedacht is, je wilt er niet meer van af en je moet dadde hebben. Zoo je haalt daar een kostuume uit die hem aanstaat, je trekt hem aan en je zegt datten de deezen moet hebben en geen anderen.

't Is goed, zegt dien ollander, maar met dat de mouwen een beetje te lang en de broek een beetje

te kort was, giengen ze dadde sebietsent arrangeeren in die wienkel en je mocht er achter kommen teegen de noene.

In de plaatse van in die wienkel te bluuven wachten, neen, ze moesten buiten, rechte naar de kaffees achter druppels en in de plaatse van roend de noene gelijk treffelijke menschen achter die kostuume te gaan, neen, ze zijnder zeere moeten achter loopen een paar menuuten voor dat de trein vertrok. De pak lag klaar en de mijnen zei : 'k gaan ik wel van kostuume verwisselen in de trein, me hebben nu geen tijd meer.

En wat datter verder gebeurd is, is wel besteed, 't is maar spijtig voor 't schoon geld. Als de trein hem in gang schoot, zeiten teegen de Slakken datten gieng veranderen van kleers. Je kostte 't niet doen in de wagon omdatter nog te veele andere menschen zaaten, maar je gieng daarvooren naar de koer. Een geluk datten aal zijn zakken uitgehaald hadde en aan de Slakken gegeeven. Maar je komt in dat kotje, je trekt zijn oude kleers uit, je smijt ze deur de venster en alsten die pak opendoet, wat komt der uit ? en blekrooje paaltoo voor een vrouw-mensch. Ze moeten zijnder gemist zijn van geeven in de wienkel, maar daarmee zaaten daar in zijn sleppen en zijn oenderbroek en haten nietent anders om aan te doen dan die paaltoo. Je doste uit dat kot niet kommen van beschaamheid en je bleef zoo lange weg tot dat de Slakken hem kwam roepen om te vraagen of datter eentwade gebeurd was. J'ister algelijk moeten uitkommen aan de grens voor de doeuwaane en de gandarms, de deeze verschooten hunder biekansten een bulte als ze daar eentwien zaagen in zijn oenderbroek, met een blekrooje paaltoo aan, een moestasch en een klakke op zijn kop die siegaars smoorde. 't Schilder niet veele of je zat de bak in voor spiejon en je moeste hem verexspikeeren hoe datten daar azoo op de trein zat. De doeuwaane hebt hem nog laten boeten betaalen voor die paaltoo binnen te smokkelen.

Je ziet van hier datten te Brussel in de staache bekijks hadde van al dat volk die van de treins kwaam ! J' is sebietsent in een kotje gekroopen om hem weg te steeken todat de trein vertrok. Maar met dat 't zoo lange klaar is, hebten hem nog moeten wegsteeken in de staache van Oostende ook todat 't pekdoenker was voor datten durfde naar huis gaan. En 't is azoo datten hem een ferme koude opgedaan hebt, want 't weere ister nog niet naar om in jen oenderbroek oover straate te loopen, al ist dat je nog een paaltoo aan hebt.

Dat komter van en 't is godgeklaagd dat die jas te nauwe is voor mien en dat de koleur mien niet aanstaat, maar 'k peinzen dan 'k hem gaan laten verven in 't doenker groen voor een pijnwaar voor mijn.

En dat is daarmee dat ik van de weeke de korvee hebben om junder te schrijven. Veele komplementen van de Stierman en van

IEPHRASIE.

De Corrosie aan boord van de schepen

Door het Kon. Belgisch Zeemanscollege werd woensdagavond in de lokalen van de «Stella Maris», Italiëli te Antwerpen, een met zeer veel belangstelling gevolgde voordracht ingericht. Dhr Sautter, hoofdingenieur-scheikundige van de fabrieken Bergolin, Bremen-Hamburg, handelde nl. over de corrosie aan boord van de schepen.

Het was kapitein ter lange omvaart, Edm. Carlier, voorzitter van het Kon. Belgisch Zeemanscollege en Hoofdwaterschout der Scheldehavens, die de talrijke aanwezigen van harte verwelkomde en de overheidspersonen dankte om hun blijk van belangstelling. Hierop stelde hij spreker aan de vergadering voor, waarna dhr hoofdingenieur Sautter aan het woord kwam.

CORROSIE EEN SCHEEPSPLAAG

In zijn uiteenzetting, die van een hoog technisch gehalte was, behandelde hij op meesterlijke wijze het vraagstuk van de corrosie, vraagstuk dat voor de zeevaartkringen van zulk groot belang is. Hij heeft in brede trekken de veelvoudige oorzaken aangehaald van die plaag, die jaarlijks tientallen miljoenen schade veroorzaakt. Het vretend roest, dat algemeen bekend is, is namelijk slechts één der vormen van de corrosie die, in haar geheel beschouwd, geen simpele oxydatie is, maar voortspruit uit een samenstelling van ingewikkelde moleculaire verschijnselen, waar de physica en de scheikunde de specialisten als ingenieur Sautter hoofdrol spelen.

Ook is 't enkel na langdurig onderzoek in het laboratorium en op het gebied van de praktijk, dat er in geslaagd zijn deze te ontdekken en middelen te vinden om ze te bestrijden.

Spreker heeft bijzonder nadruk gelegd op het belang van een doeltreffende voorbereiding der scheepsplaten vooraleer men er de verflagen op aanbrengt die deze tegen de schadelijke effecten van het zeewater moeten beschermen. De beste deklagen, aldus spreker, zullen grotendeels hun doel missen als ze op platen worden aangebracht die slecht of onvoldoende werden voorbereid.

MIDDELEN TEGEN CORROSIE

De drie voornaamste voorbereidingsmethoden zijn het beitsen, het afbranden en de zandstraal, die alle tevredenstellende uitslagen geven. Het doel blijft steeds hetzelfde : het verwijderen van de oppervlakkige walslaag die niet slechts het hechten der verf zou tegenwerken maar, door de inwerking van zeewater, ook nog aanleiding zou kunnen geven tot schadelijke verschijnselen van electrolyse. Bij het toepassen der voorbereidingsmaatregelen dient daarenboven te worden vermeden dat het buitenvlak van het metaal daardoor «geactiveerd» wordt, dat wil zeggen, een wijziging ondergaat, wat aanleiding tot secundaire corrosieverschijnselen zou geven.

Een verflaag is immers niets anders dan een isolerende laag, die moet beletten dat het zeewater in direkte aanraking komt met de romp van het schip. De beste isolerende laag kan echter weinig ba-

ten als men niet kan beletten dat onder die laag corrosiehaarden ontstaan die haar sluiks in de rug zouden komen aanvallen. Dit is dan ook de reden voor dewelke spreker het accent heeft gelegd op het fundamenteel belang van een doelmatige voorbereidende behandeling.

Deze zo interessante voordracht, door talrijke projecties geïllustreerd, werd van een film «Corrosion in Action» gevolgd.

RECEPTIE EN ONTSPANNING

Na de spreker om deze zo leervolle avond hartelijk te hebben bedankt, nodigde de Heer E. Carlier, voorzitter, de toehoorders tot een receptie die voor allen een zeer aangename verrassing moest betekenen.

In een speciaal bebloemd en aangelegd kader, alwaar het orkest van het opleidingsschip «Mercator» de ontspannende noot gaf, werd de vriendschapsdrank aangeboden.

Onder de aanwezige autoriteiten bemerkten wij o.m. de h.h. Commodore Robijns, stafhoofd van de Zeemacht ; Good, voorzitter van de Belgische Redersvereniging ; J. Blockmans, ingenieur, Inspecteur Generaal van Bruggen en Wegen bij de Scheldediensten ; V. Grare, havenkommandant van Antwerpen ; Beels, Kommandant bij de Zeemacht ; Eberhaert, Directeur van het Loodswezen ; F.H. Klunder, ingenieur-Directeur van de Rederij Deppe ; J. Poll, walkapitein van de rederyj Deppe ; De Ripainsel, ondervoorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen ; Boehme, scheepsbouwkundige ingenieur en voorzitter van het Gallois Genootschap ; H. Taube, afgevaardigde van de heer consul generaal van Duitsland ; Roger Ghijs, bevelhebber van het o/s Mercator ; S. Eustaze, algemeen sekretaris van het Verbond der Antwerpse ingenieurs ; Leonard, walkapitein van de Compagnie Maritime Belge ; E. Van den Wijngaert, directeur-walkapitein ; Helms, voorzitter van de firma Bergolin ; Muysshondt, directeur S.A.I.T. ; en talrijke scheepsbouwkundige ingenieurs en afgevaardigden van scheepswerven.

Het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege dient gelukkigewest voor de inrichting van deze zeer interessante voordracht. We zijn de mening toegedaan, dat ook dergelijke voordracht door het Zeewezen in samenwerking met het Verbond der Belgische Zeevisserij, zeer nuttig zou zijn.

OPRICHTING VAN NIEUWE COOPERATIEVE

Op het Franse eiland Groix werd overgegaan tot de stichting van ene Cooperatieve om de vissersbevolking te helpen, welke anders, bij gebrek aan verdiensten, dreigt uit te wijken naar het vasteland.

Deze Cooperatieve zal zich bezig houden met de bouw of aankoop en de uitbating van vissersschepen.

Een oproep werd gedaan tot de bevolking om zoveel mogelijk aandelen te onderschrijven. Tevens zullen de vriesinstellingen op het eiland, en de konservenindustrie uitgebreid worden.

V.B.Z.-KALENDER

ZATERDAG 25 MEI :
Vertrek eerste VBZ-reis
Zwarte Woud.

ZATERDAG 1 JUNI :
Zitdag Nieuwpoort.

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16.30 tot 17.30 uur.



HOOGWATER TE OOSTENDE

	MEI			
24 vrij	09.27	42	03.27	11
	21.47	41	15.56	12
25 za	10.24	43	04.31	11
	22.40	42	16.55	11
26 zo	11.12	44	05.23	10
	23.23	44	17.44	10
27 ma	11.52	45	06.05	9
	23.59	45	18.23	8
28 di	—	—	06.42	8
	12.26	46	19.00	7
29 wo	00.35	47	07.16	7
	13.00	47	19.35	6
30 do	01.13	48	07.52	6
	13.36	49	20.15	5

De geringe aanvoer van garnaal
Netelige toestand welke niet door avonturiers kan opgelost worden

Het gaat er op het ogenblik zeer slecht aan toe met de garnaalvisserij, niet omdat de prijzen te laag zijn, maar de vangsten zijn zeer gering en bereiken het derde niet van wat men nodig heeft om te bestaan.

De aanvoer van garnaal hangt vooral van veel naturomstandigheden af. Zo heeft het bestendig koud weer tijdens de winter 1955-56 en als gevolg van de zeer koude zomer, veel kwaad gedaan aan de garnaalstapel.

Verder is deze toestand er deze winter niet op verbeterd omdat de bestendige Westerwinden het plankton naar de Nederlandse kust toe heeft gedreven.

Het gevolg daarvan is, dat de garnaalstapel langs de Belgische kust zeer gering is en dat alleen ter hoogte van de Nederlandse Noordzeekust veel en mooie garnaal te vangen was.

Voeg daarbij dat in Nederland een stelselmatige pufvisserij bestaat, welke een nijverheid geworden is, maar veel kwaad berokkent aan de garnaalstand.

Van Belgische zijde en wel vanwege het Verbond der Belgische Zeevisserij werd aan de hand van statistieken met klem aangedrongen om aan de huidige toestand te verhelpen.

Een onderhoud op het ministerie van Landbouw leidde voorlopig tot geen resultaat.

Men schernt daar nogal veel met woorden en als men van de Landbouw spreekt, wordt er doelmatig opgetreden. De visserij vertegenwoordigt zoveel miljarden niet ! !

Anderzijds is de huidige verdeeldheid in de zeevisserij een tweede oorzaak van het uitblijven van maatregelen en schijnen de ministeriële departementen er alleen op gesteld avonturiers te ontvangen en artikels te zien verschijnen in bladen door die avonturiers uitgegeven of voorgelicht met niets anders dan lof over de werking van ministers en departementen. Deze handelswijze wordt gesteund door enkele politieke journalisten, zoals deze van «Het Laatste Nieuws», die o.m. veel lof spreekt over een zekere bestuurder van een zekere Organisatie tot wederdrukking (?) van de **BEDRIJFSKOSTEN IN DE VISSERIJ**, waar we hier in feite te doen hebben met avonturiers, van wie talrijke leveranciers kunnen meespreken, als het er op aankomt de vissers-reders bij het bouwen of aankopen van hun materiaal te helpen (?).

Het verwondert ons ten eerste dat de heer Prokureur des Konings nog geen onderzoek heeft ingesteld tegen deze zogezegde organisatie zonder (?) winstgevend doel.

En het verwondert ons nog meer dat tot zelfs ministers zich door avonturiers laten beetnemen, die met het geld van een vishandelsorganisatie te Zeebrugge, zo verstandig omsprong en dat, na een jaar een half miljoen besteed werd aan de organisatie en nederdrukking van de prijzen in de handel ? !

Ondertussen worden kleine reders en vissers, gewillige werktuigen in de handen van al wie hen veel belooft, maar worden in werkelijkheid aan hun lot overglaten, worden beroepsorganisaties in hun werking gedwarsboomd en wordt de bestaande verdeeldheid uitgebuit ten voordele van zekere avonturiers.

KAN ER IETS GEDAAN WORDEN VOOR DE KUSTVISSERS ?

Het mag gezegd, dat buiten het huidig jaar, de kustvissers sedert 1948 steeds vertroeteld zijn geweest en dat het Verbond der Belgische Zeevisserij en Hand in Hand, veel voor hen hebben gedaan en bekomen. Veel geld werd er in de verlopen jaren in deze sector verdiend.

Sedert enkele maanden gaat het echter slecht.

Drie weken geleden werd bij de bevoegde instanties aangedrongen om :

1. Een tussenkomst in de mazoutprijzen ;
2. het voeren van onderhandelingen met Nederland om in beider territoriale wateren te kunnen vissen ;
3. het stopzetten van de pufvisserij in Nederland ;
4. het uitschakelen van alle nieuwe invoerders bij het verlenen van invoervergunningen ;

5. het beteugelen en regelen van de leurhandel.

Maar van hogerhand wordt er gearzeld en wachten we op iets !

De private en ondoordachte tussenkomsten van mensen, die niet tot de beroepsbonden behoren en zich voor niets schamen, doen meer kwaad dan goed.

Hoe wil men dan een resultaat bereiken !

Wat ons betreft, wij hebben onze plicht gedaan.

Onze ondervinding dicteert echter ons niet te laten leiden door beloften. Als ministeriële departementen er op gesteld zijn, bluf te zien verkopen, en met politieke vleierij gediend zijn, dan kunnen we dit slechts betreuren omdat noch het land noch de visserij daarmee kunnen gediend worden.

P. VANDENBERGHE.

NAAR HET ZWARTE WOUD

Morgen, zaterdag, vertrekt de eerste groep reizigers naar het Zwarte Woud, tot en met woensdagavond.

De tocht gaat over Maastricht, eerste rustpoos, Aken naar Duren, waar het middagmaal wordt opgediend. In de namiddag wordt door de mooie Ahrvallei en langs de drukke Rijnrovers gereden, over Koblenz met een koffiepoos aan de voet van de Loreleirots. Rond 18 u 30 worden ze te Rudesheim verwacht : warme avondmaaltijd, slapen (?) en ontbijt. De zondagvoormiddag trekt het gezelschap met de zetelbaan de berg op voor een bezoek aan het monument. Na het middagmaal te Rudesheim wordt dan verder gereden langs de «Bergstrasse» naar Heidelberg waar het beroemde slot bezocht wordt en het grootste wijnvat ter wereld.

De tweede avond wordt het warme avondmaal opgediend te Herrenalb, aan de voet van het Zwarte Woud, in een heerlijke omgeving. De volgende morgen wordt verder gereisd over Baden-Baden, met een kort bezoek aan deze luxe-badplaats, de Schwarzwaldhohenweg, een der mooiste banen van Duitsland, die zich over de toppen der bergen slingert, van waar men enig mooie vergezichten heeft, naar Freudenstadt. Freudenstadt is een nieuw gebouwde plaats, er is gelegenheid tot winkelen. Na het middagmaal wordt verder gereisd doorheen het prachtige Gutachdal, naar Triberg waar de hoogste waternafval van Duitsland wordt bezocht. Warm avondmaal, slapen en ontbijt krijgen de reizigers vervolgens te Donaueschingen (aankomst rond 18 u) het stadje waar de Donau ontspringt.

De vierde dag begint met een tochtje naar Zwitserland en een bezoek aan de machtige en onvergetelijke Rijnwaternafval te Schaffhausen. Vervolgens terug naar het Zwarte Woud voor een bezoek aan de grote bergmeren : Schluchsee en

Titisee. Nabij Titisee wordt het middagmaal genomen en er is gezorgd voor een zeer lekkere maaltijd. In de namiddag dalen ze dan door het Helledal (zeker de indrukwekkendste baan die er bestaat) naar Freiburg. Wie benauwd is om hoog te klimmen kan te Freiburg blijven, de moedigste reizigers krijgen gelegenheid om met de zweefbaan op te stijgen naar de berg : Schauinsland (1.089 m hoog) van waaruit men een prachtig zicht heeft. Avondmaal, overnachten en slapen is voorzien te Offenburg.

De laatste rit gaat over Straatsburg, doorheen de Saarstreek en de lagere Voegen naar Metz, waar het middagmaal opgediend wordt. Dan verder over Sedan, Bouillon, Dinant, Namen naar Brussel, voor een laatste warme maaltijd en rond middernacht is iedereen terug thuis.

Er blijven nog enkele plaatsen vrij op de bus die vertrekt op zaterdag 15 juni. De inschrijvingen voor deze reis blijven open tot maandag 3 juni. Wie meewil met deze tocht, moet zich voor deze datum laten inschrijven.

Een derde bus is voorzien op zaterdag 29 juni. Enkele plaatsen zijn reeds bezet, doch wie mee wil, gelieve zich zo spoedig mogelijk op te geven.

De prijs voor deze onvergetelijke reis is : 1.850 F per persoon, alles inbegrepen : reis in luxe-autocar, vier overnachtingen in zeer goede hotels, vier maal ontbijt, vijf warme middagmalen en vijf warme avondmalen, ALLE voorzieningen uitstappen en bezoeken (met zetelbaan naar Niederwald, scheve tram te Heidelberg, bezoek aan het kasteel te Heidelberg, zweefbaan naar Schauinsland), drinkgeld in alle hotels inbegrepen, behalve — natuurlijk — de dranken.

Verdere inlichtingen te bekomen op het secretariaat van het Verbond der Belgische Zeevisserij, Vismijn, Oostende.

VOOR DE REDERS die last hebben met de Regie

Zoals reeds medegedeeld werd het proces tegen de Regie ingespannen, met steun van het Verbond der Belgische Zeevisserij, in eerste aanleg gewonnen. De Regie is echter in beroep gegaan en het valt te voorzien dat de procedure opnieuw enige tijd zal in beslag nemen.

Intussen is het noodzakelijk dat de reders welke ofwel nog geld moeten betalen aan de regie, of waarvan aanzienlijke bedragen op onrechtmatige wijze door de regie werden afgehouden, zich kenbaar maken, teneinde de werkelijk toestand van de visserij tegenover deze kwestie te kunnen overzien.

Wij vragen derhalve dringend aan alle reders die moeilijkheden hebben of gehad hebben met de regie, zich kenbaar te maken, hetzij rechtstreeks op het Verbond der Belgische Zeevisserij, Vismijn te Oostende, hetzij op het bureel van Hand in Hand, Vismijn te Zeebrugge, hetzij ter gelegenheid van de maandelijkse zitdag van het VBZ te Nieuwpoort.

Een vergadering zal binnenkort

BERICHT AAN DE VISSERS

Het eerst komend examen van matroos-motorist ter visserij (minder dan 180 PK.) is bepaald op maandag 24 juni 1957 om 9 uur ter Zeevaartschool alhier.

De inschrijvingen worden aangenomen op het sekretariaat van voornoemde school tot de vrijdag 14 juni. Na die datum worden volstrekt geen inschrijvingen meer aangenomen.

De belanghebbenden moeten ten volle 18 jaar oud zijn.

De volgende stukken dienen voorgelegd bij de inschrijving :

- 1) Uittreksel uit geboorteakte, op zegel.
- 2) Bewijs van nationaliteit, op zegel.

De ingeschreven kandidaten moeten zich ter Zeevaartschool aanbieden op maandag 24 juni om 9 uur stipt, voor het geneeskundig onderzoek (dokteronkosten bedragen 15 fr. per leerling) en het afleggen van het examen.

Belanghebbenden worden verzocht passer en roodblauw potlood mede te brengen voor de schriftelijke proef, alsmede pen, gom, gewoon potlood en inkt.

Voor dit examen worden geen inschrijvingsrechten geïnd.

KUSTVISSERS VAN OOSTENDE OPGELET !

Tijdens de vorige vergadering welke gehouden werd, werd uitdrukkelijk gevraagd regelmatig samen te komen om de hangende kwesties te bespreken. Er werd dan besloten bijeen te komen voor de nieuwe garnaalmijn zou in dienst genomen worden. De nieuwe garnaalmijn zal — volgens inlichtingen die binnenkwamen — met ingang van 1 juli opengesteld worden.

Om deze redenen wordt nu zondag, 26 mei, te 10 u. in Café du Commerce, Vindictivelaan, een

belegd worden waarop dan alle belanghebbenden worden uitgenodigd teneinde hen een overzicht te geven van de toestand, zodat iedereen weet waar zich aan te houden.

MAATSCHAPPIJ- BERICHTEN

HULP IN NOOD

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 der standregelen, worden de leden uitgenodigd de jaarlijkse algemene vergadering van HULP IN NOOD bij te wonen op vrijdag 31 mei 1957 te 15.30 uur, in het Hôtel du Commerce, 19, Vindictivelaan te Oostende.

DAGORDE .:

1. Lezing en goedkeuring van het verslag der Algemene Statutaire vergadering van 20-4-56 ;
2. Verslag van de Raad van Beheer van de maatschappelijke werking gedurende 1956 ;
3. Verslag van het Kollege van Kommissarissen ;
4. Goedkeuring van de Balans, Winst en Verliesrekening, afgesloten op 31-12-1956 ;
5. Ontlasting te verlenen aan beheerders en kommissarissen 1956 ;
6. Bestemming te geven aan het batig saldo van 1956 ;
7. Bekrachtiging en aanstelling van de heer Albert Huys als beheerder en van de heer Berbiere André, als kommissaris, deze laatste in vervanging van de heer Decroon L., aftredend kommissaris ;
8. Herkiezing leden. Is uitredend en herkiesbaar ingevolge art. 23 : de beheerder Victor Seghers.
9. Uitbetalen Voorbehoudingsfonds 1946.
10. Verscheidene.

Namens HULP IN NOOD :

Een Beheerder,
V. Seghers.

Een Beheerder,
V. Vlietinc.

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAL, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

VISMIJN, ZEEBRUGGE, Tel. 541.17

REDERS KUNNEN GEBREK AAN MOTORISTEN HELPEN OPLOSSEN

Tengevolge van een verkeerde interpretatie van de wetgeving op de aanmonstering van personeel, konden tot voor kort geen personen beneden de 18 jaar aangemonsterd worden voor bediening van de motor, als hulpmotorist.

Sinds enkele jaren is hierin echter verandering gekomen en is het bijgevolg wel toegelaten vissers van minder dan 18 jaar aan te monteren als hulp voor motor. Dit is natuurlijk enkel van belang voor de grotere vaartuigen.

Ieder jaar komen uit de visserij scholen, afdeling machine, een zeker aantal jonge motoristen, die de ouderdom 15/16 jaar bereikt hebben. Deze jongens zijn speciaal gevormd om op zee een motor te bedienen. Wanneer ze echter niet kunnen aangemonsterd worden tot 18 jaar, dan zoeken die jongens een betrekking aan wal en zijn in de meeste gevallen voor de zeevisserij verloren.

De reders kunnen medehelpen om in het gebrek aan motoristen te voorzien door die jongens aan te monteren als hulpmotorist tot wanneer ze de voorziene ouderdom bereikt hebben om als motorist op te treden. Het gaat hier in de eerste plaats dan over flinke krachten, die de lessen in de visserij scholen gevolgd hebben en geslaagd zijn in het examen.

Anderzijds menen we te weten dat het waterschoutsambt toelaat dat voor toepassing van de wet op de verplichte aanmonstering op de scheepsjongens, (dus beneden de 18 jaar) mag aangemonsterd worden in de plaats van scheepsjongen. De provinciale commissie voor het tekort aan personeel is zelfs verder gegaan en heeft voorgesteld dat de premie die voorzien wordt voor de scheepsjongens en voor de reder die een scheepsjongen in dienst neemt, ook zou toegekend worden aan de reder en aan de leerling-motorist beneden de 18 jaar.

De reders, vooral diegenen van grote vaartuigen, hebben een plicht te vervullen door deze jonge moto-

risten een kans te geven op zee te gaan, anderzijds voldoen ze hierdoor aan de wet op de aanmonstering van scheepsjongens en zullen ze in aanmerking komen voor de later toe te kennen premien.

We doen bijgevolg een dringende oproep aan alle reders die hiervoor in aanmerking komen, van deze mogelijkheid gebruik te maken om jonge en flinke krachten te behouden voor de zeevisserij. Het is niet enkel een kwestie van solidariteit maar ook van zelfbehoud.

Tot nu toe hebben twee grote rederijen hieraan medegeholpen. De andere reders van grote vaartuigen (en grote rederijen) kunnen ook hun steentje bijdragen !

Voor de abonnees van
Blankenberge, Brugge,
Heist, Knokke en
Zeebrugge

Automatische
telefoon dienst
vanaf 1 juni

Op 1 juni te 7 uur zal de apparatuur in dienst gesteld worden die de abonnees van de netten: Blankenberge, Brugge, Heist, Knokke en Zeebrugge, moet toelaten het merendeel van de intercommunale verbindingen langs automatische weg, vanuit hun telefoontoestel en met behulp van de nummerschijf tot stand te brengen.

De nodige richtlijnen hieromtrent zijn opgenomen in de Officiële Naamlijst der Telefonen, deel II 1957, bldz. 101 tot 103.

Voor de motoristen van grote schepen

Aangezien de nieuwe wet op de inrichting van het zeevaartonderwijs voorziet dat de motoristen die varen op schepen van meer dan 400 PK een brevet van motorist ter diepzeeverij moeten bezitten, zal de zeevaartinspectie binnenkort eisen dat de motoristen op dergelijke schepen in het bezit zijn van dit brevet.

Voor de motoristen die reeds op dergelijke schepen varen, doch dit

brevet niet bezitten, zal waarschijnlijk in de loop der maand juni of juli een examen ingericht worden om hen toe te laten dit brevet te behalen. Er zouden verschillende examenzittingen belegd worden teneinde iedereen toe te laten zich aan te bieden.

Intussen raden wij de belanghebbers aan zich nu reeds voor te bereiden om dit brevet te bekomen.

SCHADEGEVALLEN

HET GAAT GOED IN ONZE VISSERIJ...

VEEL DEFEKTEN

Niet alleen zijn de vangsten gering en de besommingen zeer laag, maar onze grote treilers, die het op IJsland proberen, hebben ook veel tegenslagen.

De Z.405 Komma, van Leon Desmidt, moest deze week met defekte keerkoppeling door de O.236 der rederij Seghers van zijn reis naar IJsland, naar IJmuiden gesleept worden.

De O.239 van Alfons Vieren is van IJsland opgesleept door de O.236 van reder Laplasse naar Oostende. Onderweg braken echter de wires, zodat de O.236 ook een wire in zijn schroef kreeg.

De O.269 van reder Karel Louis Walraeve moest Reykjavik (IJsland) binnenlopen met lekke chemisen, terwijl de O.217 van Karel Louis Verleene de IJslandse Eilanden moest aandoen met een gebroken cylinder.

OPSLEPING

Het vissersvaartuig Z.455, dat Nieuwpoort als thuishaven heeft, onder bevel van schipper Camiel Lycke die de visserij uitoefende in de nabijheid van de Noordhinder, moest wegens averij aan de schroef, opgesleept worden. De Z.455 werd door de N.718 van reder Maurice Legein naar de thuishaven gesleept.

ZEEBRUGGE

KOR IN SCHROEF

Toen de Z.474 schipper-eigenaar Leon De Paepe zich ter garnaalvangst bevond kwam de korre wegens een hoge zee bij het inhalen in de schroef terecht zodat de hulpdiende ingeroepen van de Z.725 schipper-eigenaar Lucien Van Dierendonck die het vaartuig behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

SCHADE AAN YACHT

Wegens de hevige wind werd de Z.530 van schipper André Van Torre toen het gemeerd lag in de vissershaven opgedreven tegen het yacht «Fretalop», dat eveneens onbemand gemeerd lag aan de yachthaven. Het yacht liep erge schade op.

SCHROEFDEFEKT

De B.603 was onder bevel van eigenaar Braet Maurice ter visvangst uitgevaren toen het schip plots een harde schok opliep. De motor begon onregelmatig te draaien. Het schip kon op eigen krachten de haven van Zeebrugge bereiken, waar werd vastgesteld dat een blad van de schroef was afgeslagen.

SCHADE DOOR ONBEKENDEN

Door onbekenden werd schade aangericht aan de Z.453, die in de havendam gemeerd lag. De schade werd slechts opgemerkt toen het schip in zee was uitgevaren ter visvangst. Er werd vastgesteld dat de reling werd ingedrukt en 1 stut werd gebroken.

MOTORDEFEKT

De Z.422 ligt met keerkoppelingsschade te Cuxhaven, waarheen het door de O.198 werd gesleept.

DE FRANSE VISVANGSTEN IN 1956

In 1956 werden in Frankrijk 450.000 ton vis aan de wal gebracht, hetzij een verhoging van 25.000 ton vergeleken met 1955.

De totale opbrengst bedroeg in 1956 50 miljard Franse F hetzij een vermeerdering van ongeveer 8 miljard fr. in vergelijking met het voorgaande jaar.

Op 4 jaar tijd zijn aldus de vangsten met 6% verhoogt, de opbrengsten met 36% waarbij men natuurlijk rekening moet houden met de waarde vermindering van het Franse geld. Het grootste gedeelte van de aanvoer bestaat uit verse vis, terwijl nochtans de gezouten vis met 15% een voorname plaats bekleedt.

In geringe mate werden ook diepgevroren vis en schelpdieren aangebracht.

Wat betreft de in- en uitvoer van vis, de invoer overtreft de uitvoer met 40.000 ton, wanneer dit overschot in 1955 slechts 25.000 ton bedroeg.

Studie gerechtsdeurwaarders
DEMULDER & SIOEN
Verwersdijk, 15. BRUGGE.
Telef. 323.17.

OP FAILLISSEMENT ter STAD OOSTENDE

Vissersdok Rederijkaai

(recht over de firma Simon)
op vrijdag 31 mei '57 te vijftien uur

Ten verzoeken van Meester Albert CLAES, Advokaat te Brugge, Curator ter faling Beernaert Joannes, Camille, reder te Heist, Brouwersstraat, 9, zal er door het ambt van deurwaarder Edw. Demulder van Brugge, overgegaan worden tot de openbare verkoping van het in besloten staat verkerende

MOTOR- VISSERS- VAARTUIG Z.540 «ORION»

gebouwd in hout in 1949, metende: bruto 74,44 t en netto 27,32 t. met motor MAK - jaar 1951 - van 190/220 H.P. - 21,38 m lang, 6,35 m breed, holte midscheeps 2,87 m met de volledige inventaris zich aan boord bevindende.

OP KOMPTANT ZONDER VERHOOGING NOCH KOSTEN

Zichtbaar : dinsdag 28 en woensdag, 29 mei e.k. van 14,30 tot 16,30 u., alsook ten dage der verkoping vanaf 14 uur.

Alle inlichtingen ter studie te bekomen.

6025V

Gediplomeerd Schipper voor Afrika gevraagd

Belangrijke Koloniale Maatschappij zoekt voor haar diensten op de Afrikaanse meren, tweetalig gediplomeerd schipper ter visserij met uitgebreide ervaring in het visserijbedrijf.

Ouderdomsgrens : 35 jaar. Aanvragen vergezeld met dienststaat en bewijs van goed gedrag en zeden te richten aan :

COMPAGNIE DES GRANDS LACS, Dienst van het Personeel in Afrika, 24, Sterrekundelaan, Brussel.

6045NV

6044N

ZEEMIJN OPGEVIST

De N.806 van de rederij Frans Huysseune, schipper Beerens Julien, heeft ter hoogte van het Varne Lichtschip, een zeemijn opgevist. De voorste ophangers werden afgekapte en het tuig terug in zee gelaten.

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout zeer goed onderhouden van 1930. Motor Deutz 150 PK van 1930. Br. Ton 70. Prijs 900.000 F. Verzekerd voor 1.500.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout. Br. Ton van 1943 en Motor Industrie van 80 PK van 1943. Prijs 675.000 F. Verzekerd voor 1.050.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in ijzer. Br. Ton 75 van 1930 voorzien van een motor Deutz en 150 PK van 1930. Prijs 1.000.000 F. Verzekerde waarde : 2.000.000 F.

TE KOOP : IJzeren VISSERSVAARTUIG van 100 BT, gebouwd in 1931 en voorzien van een motor Deutz van 240 PK van 1937. Verzekerde waarde 2.400.000 F. Kostprijs 1.700.000 F. 5996V

TE KOOP : 2 «Carels» Marine Motoren, Type 3E 35P - 4 Takt 300 PK 260 rpm. 3 Cylinders. Bouwjaar 1935. De een voorzien van Koppeling Brevo XII-VII E type, de ander met DEMAG. Adres Bureel Blad.

MOTORVISSERSVAARTUIG. Gebouwd in hout in 1942, voorzien van een motor AWA PK 120-90 van 1942, Bruto ton 30, Koopprijs : 600.000 F. Geschatte waarde : 900.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG. Gebouwd in 1943, voorzien van een motor Deutz PK van 1957. Bruto ton : 38, Koopprijs : 1.200.000 F. Geschatte waarde : 1.600.000 F.

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

ARBEIDS-ONGEVALLEN

OOSTENDE

DESCHACHT Georges, matroos aan boord van de O.276, kreeg een slag van een kabel tegen de linkerelleboog.

REMAUT Leopold, stuurman van de O.128, is uitgegleden toen hij in het visruim werkte. Hierdoor liep hij een kneuzing op aan de rechterelleboog.

BRYSE Maurice, motorist op de O.628, kreeg een slag van het stuurwiel tegen de rechterduim.

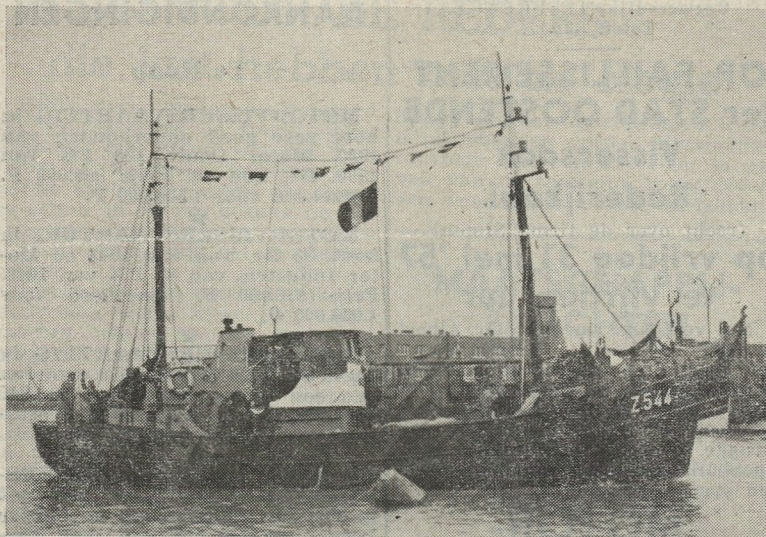
PROVOOST Hector, matroos aan boord van de O.154, is uitgegleden en op de linkerarm gevallen.

CLAESSENS Cyriel, matroos aan boord van de Scheldevisser K.2, liep een breuk van de rechterteen op, toen bij het inhalen van de korre, een ijzer op zijn rechtervoet is gevallen.

ZEEBRUGGE

NEYTS Leopold, schipper op een reder van de Z.547, is de rechterhand gekneld tussen de verschaning en de visplank, bij het inhalen van de korre.

SAVELS Hugo, matroos aan boord van de Z.523, liep kneuswonden op aan de rechterhand, doordat hij gekneld werd tussen de reling en de korretouwen.



KROMHOUT 3-A-190 in de Z.544

Het mooie schip van de Heer Leo De Munter te Blankenberge is voorzien van een 3-cylinder Kromhout motor model A-190, die 150 PK. ontwikkelt bij 428 t/m. Alle inlichtingen betreffende Kromhout motoren worden verstrekt door de N.V. MARINE MOTORS, Verbindingsdok, Antwerpen.

Oostende

Marktoverzicht

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7.5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

xxx

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7.5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

Nog kleinere aanvoer dan verleden week. Alleen op de dinsdagmarkt was deze redelijk. Op de drie dagen was ze weinig keusrijk. Kabeljauw werd hoofdzakelijk op de tweede dag binnengebracht. Op de maandag- en de woensdagmarkt was alleen witte kabeljauw voorhanden. Tongen waren echter heel wat meer aan de afslag, zodanig dat een verdubbelde aanvoer bij vorige week kan genoteerd worden. De prijzen voor deze fijne vis waren dan ook heelwat lager, vooral op de sluitingsmarkt. IJslandse vis was zeer schaars en boekte mooie prijzen. Ook rogsoorten en platvis waren de ganse week duur. Kanaalvis werd bijna niet binnengebracht.

In totaal verkochten 70 vaartuigen hun vangst. De totale aanvoer bedroeg 5.084 bennen vis, 29.500 kg makreel en ongeveer 80.000 kg tong. Deze aanvoer was verdeeld als volgt: Twee IJslanders op de dinsdagmarkt. Weinig omvangrijke vangsten. Hoge prijzen vooral voor kabeljauw, gullen en schelvis. Lonende opbrengsten. Zes vangsten van de Noordzee voorzien de markt van 1231 bennen vis en 29.500 kg makreel. Goede prijs voor kabeljauw. Makreel blijft eerder goedkoop. Twee kanaalschepen voeren 300 bennen vis en 2205 1/2 g tong aan. Geen grote vangsten. Lonende besommingen.

Eén en dertig Witte Bankers met 779 bennen vis en ongeveer 70.000 kg tong. Grotere tongenvangsten dan de laatste weken. Gemiddeld ongeveer 2200 kg per vaartuig. Laagste prijzen op de sluitingsmarkt.

Een vangst van de Oost brengt 70 bennen vis en 200 kg tong op de markt. Zestien West schepen voorzien de markt van 849 bennen vis en 7.500 kg tong. Tenslotte voeren nog 12 kustvaartuigen 191 bennen vis aan.

Zaterdag 18 mei

WITTE BANK

	Tongen			
Z.412	11	35	2008	70.660
Z.471	12	17	1800	61.230
WEST				
O.267	6	32	983	40.445

Geringe aanvoer. Lage prijzen. Veel te kleine opbrengsten.

Maandag 20 mei

NOORDZEE

	Makreel			
O.247	15	217	604	107.950
O.237	16	305	198	147.730
Z.212	18	248	2300	142.495

WITTE BANK

	Tongen			
O.105	14	35	1785	64.050
O.193	12	14	2133	68.520
O.25	15	38	1759	64.000
O.174	13	29	2650	82.280
O.175	13	20	1732	59.025
Z.539	13	39	2185	76.140
Z.546	13	16	2231	69.902
Z.554	13	44	2111	80.075
Z.321	13	20	2379	70.950
O.154	12	28	2900	95.425
Z.543	12	58	3187	118.900
Z.542	12	35	3000	122.580
O.246	12	15	1200	55.540
WEST				
N.806	8	58	87	37.860

FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN
VAN
BENZINE- DIESEL-
SCHEEPSMOTOREN
COMPRESSOREN
KRUKASSEN, enz.
CYLINDERVEROERINGEN
ALGEMENE
FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT
88-90
BRUGGE
(Kristus Koning)
Tel. 36106

	18-5-1957	20-5-1957	21-5-1957	22-5-1957	23-5-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	29,80-34,—	29,40-32,40	30,—31,60	29,80-31,50	31,40-32,80
3/4 tongen — Sole 3/4	34,60-38,—	32,—35,—	33,—41,—	33,80-34,20	34,60
Bloktongen — Sole moyenne	34,80-36,—	34,80-36,40	34,60-41,—	35,60-36,—	35,20
Voor-kleine — Petite	36,60-37,20	31,80-34,20	34,—36,20	33,40-34,—	31,60-33,60
Kleine tongen — Toute petite	25,40-29,40	24,—25,60	23,40-24,40	23,—25,20	23,60-28,50
Tarbot, grote — Turbot, gros	30,—	29,—31,—	29,—33,—	30,—35,50	26,80
Middel — Moyenne	.....	24,—28,—	20,—25,—	26,—29,—	.....
Kleine — Petite	14,—	18,—	11,—	15,—24,50	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	12,60	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	8,40	13,—14,80	.....	8,50-11,—	.....
Kleine iek — Petite	7,— 8,60	9,—13,50	.....	11,20-13,80	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	6,— 7,50	9,—11,60	.....	10,20-14,—	.....
Platjes — Toute petite	1,70- 2,40	1,50- 3,80	1,90- 5,20	8,80-12,—	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	1,40- 3,60	.....
Middel — Moyen	.....	8,—	10,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	3,60- 6,40	7,60- 9,40	8,60- 9,60	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	9,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	12,—	.....
Rog — Raie	8,—	7,—15,—	6,80-15,—	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	16,—	6,80-14,50	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	7,—	3,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	11,20-16,40	16,—20,40	4,70- 8,40	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	3,80-11,40	7,40	13,80-17,80	9,30
Hozemondhamme — Baudroie	.....	24,—28,—	26,—28,—	9,— 9,40	.....
Wijting — Merlan	4,40	5,60- 7,60	5,40- 8,60	30,50-31,30	.....
Schar — Limande	.....	1,40- 3,40	.....	3,80- 7,90	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	15,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,60	5,30- 8,40	7,—14,—	.....
Hondshaai — Roussette	.....	6,80	5,50- 7,30	3,30- 8,—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	5,50- 6,40	.....
Makreel — Maquereau	.....	6,— 7,80	4,— 6,—	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	4,20- 4,40	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	11,70-21,40	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	21,—23,—	22,—	8,70-22,—	.....
Zeekrefet — Langoustine	.....	.....	.....	18,40-21,60	.....
Schaat — Flotte	7,—	8,40-15,40	18,50	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	16,—	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	9,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	6,40- 6,50	9,20	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	19,—	11,50	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	13,50-21,—	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	25,—40,—	30,—36,—	3,40- 5,40	.....
Koolvis — Colin	.....	5,80- 7,—	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	12,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	7,80- 8,60	9,80	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	10,40	.....	10,60-10,80	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	7,40	.....	.....	.....

OOK EEN MODELROKERIJ EEN CENTRAAL LABORATORIUM VOOR VISSERIJONDERZOEK IN NEDERLAND ? WAAR BLIJFT ONS MINISTERIE VAN LANDBOUW ?

Als dr S. Mansholt de minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, zaterdag, 18 mei het Centraal Visserijlaboratorium in IJmuiden officieel heeft geopend, is het wetenschappelijk onderzoek voor de visserij gecentraliseerd. Deze centralisatie is niet alleen voor de mensen van de wetenschap, maar ook voor het visserijbedrijf een belangrijke stap in de goede richting. De verschillende diensten van onderzoek, die tot nu toe in ver van elkaar gelegen plaatsen waren ondergebracht, zijn thans alle gehuisvest in een modern en goed geoutilleerd gebouw. Dit komt het visserij onderzoek alleen maar ten goede.

Voor beide instituten zijn de taken verschillend. Het RIVO houdt zich voornamelijk bezig met de wetenschappelijke vraagstukken welke verband houden met de visvangst zelf. Het CIVI daarentegen verricht in hoofdzaak technologisch onderzoek naar de produkten van de visserij.

DOELSTELLING

Het visserij onderzoek door het RIVO heeft een dubbele doel. Enerzijds geeft het instituut rechtstreeks adviezen aan het visserijbedrijf, anderzijds tracht het vragen te beantwoorden, welke door de overheid worden gesteld. Deze gevraagd worden door de overheid gebruikt bij het opstellen van maatregelen voor de visserij.

De taak van het RIVO is, de belangen van de visserij in haar geheel te bevorderen. Een groot deel van de zorg van de mensen der wetenschap is er op gericht, dat de kip die de gouden eieren legt, niet wordt geslacht. Dat de visserij dus zo efficiënt mogelijk geschiedt, Streng dient er voor te worden gewaakt, dat de toekomstige belangen van het visserijbedrijf niet worden geschaad. Een rationale exploitatie van de Noordzee en andere wateren is een der belangrijkste doelstellingen van het visserijonderzoek.

APPARATUUR

Bij de afdeling Visserij van het Centraal Instituut voor Voedingsonderzoek staat het technologisch onderzoek, het onderzoek naar de produkten, op de voorgrond. Het Instituut geeft het bedrijfsleven adviezen over de mogelijkheden om te komen tot een zo goed mogelijk produkt. Praktijkmensen, die moeilijkheden hebben bij het maken van het produkt, kunnen te allen tijde voor advies bij het instituut terecht. Het CIVO beschikt over een apparatuur, welke het mogelijk maakt alle visserijprodukten, die in Nederland worden vervaardigd, te produceren, weliswaar niet op commerciële schaal, maar dan toch zeker op semi-technische schaal.

Behalve dit werk, direct voor de praktijk, heeft het Instituut tot taak meer wetenschappelijk onderzoek te verrichten, waarvan van tevoren lang niet altijd zeker is, dat de praktijk daarvan tastbare resultaten ziet.

De in het centraal laboratorium opgestelde apparatuur, stelt de staf van het CIVO in staat de produktieprocessen na te bootsen van de inleggerij, rokerijen, conserven fabrieken, diepvriesbedrijven. Door middel van de bereikte resultaten wordt voorlichting gegeven aan de visverwerkende industrie. Het

contact praktijk-wetenschap werkt in twee richtingen. Enerzijds komt de praktijk met haar vragen naar het Instituut, aan de andere kant brengt het Instituut zijn verworven kennis naar de praktijk. Verscheidene inleggerijen werken thans met recepten van het VIVO en CIVO.

Voor het onderzoek naar veranderingen die zich in diepgevroren vis voordoen, beschikt het Instituut over een vriestunnel, waarin temperaturen van 40 tot 50 graden beneden nul heersen. Een zeer interessant onderdeel van de apparatuur van het CIVO belooft de modelrokerij te worden, die nog niet geheel gereed is, doch die men over enkele weken in gebruik hoopt te nemen. Deze model-rokerij is gefinancierd door gelden uit het Moody-fonds, een Amerikaans fonds ter vergroting van het visverbruik. Het is de bedoeling, dat mensen van de praktijk in de gelegenheid worden gesteld zelf in deze model-rokerij te werken. De model-rokerij bestaat uit twee moderne rookkasten en een rooktunnel. Zowel in de kasten als in de tunnel zijn de condities controleerbaar, hetgeen een grote vooruitgang betekent.

Zou ons Ministerie van Landbouw zeggen wat zij al voor de Belgische zeevisserij gedaan heeft ?

VISSERIJ LAAT VRIESKETEN ONBENUT

De Nederlandse Vereniging voor Koeltechniek heeft deze week maandag in IJmuiden de algemene ledenvergadering gehouden. Ir. J. van Mamerling hield een voordracht over «Koel en vriesproblemen in de visserij». Hij zag in het mechanisch koelen van visruimen vele voordelen, maar het heeft het nadeel, dat het lang duurt voordat de vis de lage temperatuur heeft aangenomen, omdat het ijs bij lage temperatuur zeer langzaam smelt. Koelen door middel van zoetwaterijs bij een niet te lage temperatuur geeft veel smeltwater, waardoor de vis in zeer korte tijd de lage temperatuur overneemt. Het smeltwater looft de vis echter gedeeltelijk uit, hetgeen in eerste instantie leidt tot vermindering van kwaliteit.

Voor het vriezen van filets is de laatste jaren het contact vriezen in toepassing geraakt. Voor een goed diepvriesprodukt is ten eerste een volkomen vers uitgangsmateriaal nodig. Dit werpt de vraag op van direct vriezen aan boord van het vangschip of op een moederschip bij de vissende vloot. Het overzetten van de vangst in volle zee is echter zeer moeilijk.

Tweede spreker was de heer C. Koster, die aantoonde dat de Nederlandse visserij slechts kan bestaan bij een ruime export. Ten aanzien van het snelvriezen aan boord, merkte hij op, dat men niet aan de indruk kan ontkomen, dat in het raam van de Nederlandse visserij van thans deze mogelijkheden naar hun economisch aspect soms schromelijk worden overschat.

lij acntte het dan ook niet waarschijnlijk dat binnen afzienbare tijd in onze Nederlandse visserij het snelvriezen aan boord van de schepen zal worden toegepast.

De koude industrie is voor de visserij zeer belangrijk, omdat hiermee een mogelijkheid wordt geschapen tijdens grote aanvoeren surplusvoorraden enige dagen te bewaren, alvorens deze te verwerken in de conserveindustrie.

De plaatsing van ruim 2000 containers heeft de vriesketting van producent naar consument in Nederland nu gesloten. De heer Koster betreunde het echter dat de Nederlandse visserijvloot door allerlei oorzaken nog niet zover is gekomen, dat zij zelf het bestaan van deze vriesketten kan benutten. Verreweg de grootste hoeveelheid diepvries-vis komt uit het buitenland.

De Nederlandse visserij, die de verre visserij niet uitoefent, zal naar de mening van de heer Koster binnen afzienbare tijd hier toe moeten overgaan. In dit verband is het bestaan van de bestaande diepvriesindustrie tezamen met de diepvriesketten van betekenis, daar met veel minder risico door de trawlervloot op deze verre visserij kan worden overgeschakeld.

De heer Koster besloot zijn voordracht met op te merken, dat waar de conserveindustrie een der pijlers is geworden van het Nederlandse visserijbedrijf, de koude industrie een andere pijler moet gaan worden. 320 pk.

ONTZOUTING VAN ZEEWATER

Het vooruitzicht, dat het water van de Atlantische Oceaan, gezuiverd en ontzouten, eens de Sahara-woestijn vruchtbaar maakt, blijkt niet onmogelijk als men de eerste uitslagen nagaat van proefnemingen, die in de Verenigde Staten werden gedaan om zeewater in zoetwater om te zetten.

Deze proefnemingen worden sedert een vijftal jaren met staatssteun gedaan volgens vier methoden, namelijk distillering, elektrolyse, bevroering en met oplosmiddelen.

Te Cambridge in Massachusetts wordt een fabriek gebouwd, waar men 95 miljoen liter water per dag zal distilleren. Men schat dat het voortgebrachte water ongeveer 2 F per 100 liter zal kosten, wat 1,63 F meer is dan het drinkwater in de meeste Amerikaanse steden maar 20 th minder dan het drinkwater verkregen door de gewone distillatoren.

In de Verenigde Staten zijn ook reeds een aantal kleine inrichtingen in gebruik, waar het water gezuiverd wordt door een elektrische lading. Deze inrichtingen, die 750 liter water per uur kunnen behandelen, zijn bestemd voor de landbouw.

De methode van bevroering steunt op het feit, dat zeewater in bevroren toestand zijn grootste gedeelte aan zout verliest. Deze methode is goedkoper dan distillatie.

De methode met oplosmiddelen, die erin bestaat het zout van het water te scheiden door middel van scheikundige produkten, biedt een groot nadeel, nl. dat deze produkten, wanneer het zout verwijderd is, al even moeilijk van het water zijn te scheiden als de zouten zelf.

VISPOMPEN

Er is sedert enige tijd sprake van om vis uit de zee te zuigen door middel van krachtige pompen, en terzelfdertijd door het scheppen van een elektrisch veld.

Zo ver is men nog niet. Wat echter reeds toegepast wordt : op vraag van Noorse rederijen heeft een Duitse firma een pomp vervaardigd, welke de vis uit het ruim op de kaai pompt. Bij proeven gedaan te Bremerhaven, werden 45 Ton vis per uur uit het ruim gepompt, wat ongeveer het dubbele betekent van wat anders bereikt wordt.

REIS OM DE WERELD TE NIEUWPOORT

Een Deense kapitein, Walter Westborg, is bezig met een reis om de wereld te doen in een reddingboot. Deze boot helemaal in staal, meet 7 meter en weegt 9 ton. Hij komt zojuist van de Atlantische Oceaan over te steken, van de Kanarische eilanden naar de Kleine Antillen. Deze overtocht bedraagt 3.000 mijlen, en heeft hij afgelegd in 33 dagen.

Met zijn schepje is hij in verschillende cyclonen terecht gekomen, welke zware beschadigingen aanrichtten.

Gedurende gans de overtocht is hij slechts twee schepen tegen gekomen, welke hem bevoorraden met rookgerief, verse groenten en fruit.

ZELZAME VOGEL GEVANGEN

De visser Roger Hoornaert, matroos aan boord van de N.718 heeft tijdens zijn laatste zeereis een Zilver Plevier gevangen. De vogel die uitgeput scheen te zijn had zich aan boord gezet en liet zich gewillig vangen.

Het mooie diertje werd toevertrouwd aan de h. Cornette, leraar aan de vissersschool die het beestje zal opzetten. — N.

JONGEN UIT HET WATER GERED

De 12-jarige Raymond Adam, wonende W. Deroolaan is van een gewisse verdrinkingsdood gered dank zij het snel optreden van visser Albert Beschuyt, wonende P. Braeckelaan. De jongen speelde met zijn makkertje aan de boord van de Veurnevaart ter hoogte van de P. Braeckelaan toen hij plots zijn evenwicht verloor en in het water terecht kwam. Op het hulpgeroep van de kleine drenkeling, die niet zwemmen kon snelde A. Beschuyt toe en slaagde er in de knaap op het droge te brengen. — N.

AANVARING MET EEN WALVIS

Aan de West-kust van Ierland is een schip in aanvaring gekomen met een walvis van niet minder dan 3 ton. De walvis werd hierdoor zwaar gekwetst, doch geraakte nog tot op het strand, waar het dier stierf. Gezien de ongezone lucht dat het verspreidde, was men verplicht de karkas onder te graven.

Gekonkel in benoemingen te Oostende

Wat gebeurt er achter de schermen?

Uit doorgaans zeer goed ingelichte bron vernemen we dat de heer Velthof, directeur der vissershaven, licentiaat in handelswetenschappen, einde dit jaar zal aftreden.

Hij heeft gevraagd dat men nu al in zijn vervanging zou voorzien.

Deze plaats is in rangorde de derde hoogste van de stadsdiensten.

Hier is zeker een man nodig, die niet alleen het vak zeer goed kent, maar daarenboven een diploma in handelswetenschappen heeft, dus hogeschool gedaan heeft.

Daar zal naar het schijnt geen sprake van zijn.

Achter de schermen zou op dit ogenblik een akkoord bereikt zijn tussen Schepen Jan Piers en burgemeester Van Glabbeke om daar de heer Dumon, afdelingshoofd bij de Burgerstand, te benoemen en de heer Fernand Maertens, bureauchef van het toerisme afdelingshoofd te maken in de burgerstand, deze laatste lid zijnde van de katholieke organisaties.

Als tegenprestatie zouden de katholieken de kandidaat van de burgemeester steunen voor de benoeming van de gemeentesecretaris, die einde jaar ook zou aftreden en die door niemand minder zou vervangen worden dan door de privésecretaris van Van Glabbeke.

Naar het schijnt zit het zaakje reeds ver in kannen en kruiken en om schepen Quaghebeur ook voldoende te geven, zou men een tegenschrijver uit de garnaalrijn, toezichter maken aan de dokken van de vissershaven om dokmeester Mollemans te vervangen.

PASSAGIERS- VERKEER ZEEBRUGGE

Deze week liepen twee passagiersschepen onze haven binnen. Het eerste schip was de «Arosa Star» toebehorend aan de Arosa-lijn. Reeds 700 passagiers waren aan boord om de verre reis naar Montreal mee te maken. Op de havendam stonden 97 reizigers klaar om in te schepen. Het schip vertrok dan verder naar Southampton.

Het tweede passagiersschip dat onze haven aandeed was het bekende schip de «Italia» dat reeds vele malen aan de havendam kwam aanleggen, onder bevel van kapitein Pabst. Reeds 854 passagiers waren aan boord, terwijl er in Zeebrugge nog 110 aan boord zijn gegaan. Daarna vertrok het schip naar Southampton, van waaruit het via Le Havre en Halifax, op 29 mei New-York zal bereiken.

Deze week kwam dan in onze haven de «Seven Seas» binnen. — Z.

KWALITEIT EN KOELING

Op ons artikel van vorige week: K & K, ontvingen we heden een (terecht) verontwaardigde brief van een lezer, die ons letterlijk schrijft wat volgt :

«Waarom duldt men nog dat te Oostende de bennen gekuist worden met bezoedeld zeewater uit het vismijn dok? Ik ben in het bezit van een foto van een der motorpompjes dat water uit het dok zuigt om de bennen te kuisten.

» Te Zeebrugge, dat vast minder penningen ophaalt dan Oostende, gebeurt het kuisen der bennen met leidingwater.

» Zou Oostende, onze nationale vissershaven en «La Reine des Plages» zich dat niet kunnen veroorloven? Of zou persoonlijke rust en belang van lieve vrienden ons hele visbedrijf naar de haaien helpen?

» Het bezoedeld visdokwater is een buitengewone kweekbodem voor allerhande rottingsbacteriën. Bij het eerste zonnestraalje krielen deze diertjes met honderdduizenden in één kubieke centimeter dokwater, een volume dat nog kleiner is dan een bouillonblokje!

» De dikkarmbacteriën broeien » stellig met miljoenen per kubieke centimeter in dit water!

» Dergelijk water gebruiken om » bennen te kuisen is waanzin. » Drinkwater mag niet meer dan » 100 bacteriën per liter bevatten.

» Visslijm en visvlees is nog een uitstekende voedingsbodem voor » bacteriën, vooral als de vis een » beetje staat op te warmen in de » bennen. En dit opwarmen gebeurt best al was het maar door » het gewicht. Daarbij hebben de » vissen minstens 6 uren tijd om » op te warmen terwijl ze in de » mijn op een koper (en op het » weghalen) wachten: de vis wordt » immers niet geijst vooraleer ze » aan de man gebracht wordt.

» Hoe jammer voor de verse vis » en de zwoegende visser!

» Dit alles over het hoofd zien is een walgelijke onverschilligheid vanwege de overheid en vanwege het visbedrijf tegenover de welwillende visverbruiker. Ik zeg wel: welwillende visverbruiker, want in het binnenland eet men weinig verse vis om het smakelijke hapje, maar omdat men vis eten wil, al dan niet om geloofsredenen. Als het zo doorgaat gaan de tanden van de vislie-

NA DE 33e KRUISTOCHT VAN DE MERCATOR

WAT CDT GHIJS ONS VERTELD

Onze lezers weten dat ons schoolschip «Mercator» onlangs van een grote propagandareis, met het oog op de wereldtentoonstelling, is teruggekeerd, propagandatoch welke schitterend geslaagd mag genoemd met de weinige middelen waarover men beschikt.

Cdt Roger Ghijs, een vroeger Oostendse visser, die het van jonge matroos, tot stuurman en kapitein bracht van ons Belgisch schoolschip, heeft omtrent die kruistocht een beschrijving gegeven, welke de moeite waard is om in ons blad opgenomen te worden omdat deze niet alleen voor de zeevarende jeugd van belang is, maar ook voor hun familieleden en vrienden welke hen in gedachten op die lange tochten volgden en voor de leek, die daaruit het leven aan boord leert kennen en de zeer nuttige lessen welke uit dergelijke tochten te rapen vallen.

Hierna volgt het eerste deel der reeks artikelen, eigenhandig door Cdt Ghijs geschreven.

Een nieuwe kruistocht is aangevangen; eens te meer vertrekt het Belgisch Opleidingschip «Mercator» het wijde sop op.

Deze kruistocht staat echter in een bijzonder teken, we nemen immers deel aan een koers van zeilschepen, vertrekkende van uit Torbay naar Lissabon. Van Commandant tot leerling-matroos is iedereen geëstroomd en bezield om onze driekleur een eervolle plaats te geven in deze internationale wedstrijd. Het is dan ook in deze geest dat er druk zal geoefend worden in de Noordzee.

's Anderendaags bij het vertrek uit Vlissingen krijgen we reeds een eerste kans om de oefenperiode in te zetten. Er waait een stijve bries uit het ZW, kracht 6 tot 7 in de buien. We draaien even bij om de zeeloods te ontschepen en weldra, vrij van alle banden, richt onze fiere driemaster zich naar de Noordzee.

OP DE NOORDZEE

We hellen even naar stuurboord over en met een 9 mijl vaart klieft de scherpe voorstevens door het water; de eerste spreuwen komen aan dek en tot groot jolijt worden enkele cadetten gedoopt. Tegen de avond zien we het flikkerende licht van het «Smith Knoll» lichtschip. Het is zeer helder zicht en overal zien we vissersschepen; voor enkelen moeten we zelfs uitwijken. Op de Doggerbank waar ze zich gewoonlijk bevinden zijn ze eerder zeldzaam. Op de hoogte van Aberdeen ontmoeten we de eerste driftnetters. Het is aan te raden ver uit hun weg te blijven want hun netten kunnen zich uitstrekken tot op 5 kilometer te loeverd van het schip.

Van nu af aan worden elke dag regelmatig theoretische en praktische lessen gegeven. De lessen der cadetten worden zoveel mogelijk in praktijk omgezet. Op beurt krijgen ze schiemanwerk en leren ze de verschillende instrumenten te gebruiken. Op dit gebied is de «Mercator» zeer goed voorzien, want buiten het vertrouwde magnetische kompas bezitten we ook de laatste snuffjes, zoals Radar, echodieptemeter, gyroscopisch kompas, goniometer en druklog. Oefeningen met de reddingboten zijn eveneens van groot belang. Hoeveel zeelieden hebben gedurende de laatste oorlog niet hun leven te danken gehad aan het feit dat ze met een reddingboot wisten om te gaan; om deze reden lopen we dan ook de Moray Firth binnen.

IN DE MORAY FIRTH

Een viertal dagen worden nu besteed aan oefeningen, zoals «Man over boord», over stag gaan, halzen, bijdraaien, alsook roei- en zeiloefeningen met reddingboten. Door een gezonde wedijver tussen de verschillende ploegen aan te moedigen, bekomen we uitstekende resultaten. Vier tot vijf minuten zijn noodzakelijk om de boei op te pikken; er verlopen enkel een 10-tal minuten tussen het overboord gooien van de boei en het hijsen van de reddingboten.

HET VERTREK

«Los vóór en achter», een korte stoot, en langzaam trekken twee sleepboten ons weg van de kade.

(Vervolg van vorige kolom)

» hebben van langsom groter worden, want iedermans beurs kan » zich geen diepvriesvis veroorloven.

» Vissers, reders, visverkopers, » vishandelaars en vispropagandisten, let op uw zaak: HET KAN » VERKEREN».

Onze lezer maakt zich terecht kwaad om dergelijk misbruik. Waar men in andere landen aanzienlijke bedragen besteedt om te zoeken op welke manier men de vis best kan bewaren, om nieuwe verpakkingsmethodes te vinden, om deze verpakkingen te zuiveren en te ONTSMETTEN, zoekt men in ons duurbaar vaderland slechts naar één zaak: deze voorhistorische toestand zo lang mogelijk te bestendigen.

In bepaalde ministeries slooft men zich waarlijk af om de volksgezondheid te bewaren door... het verbieden van boorzuur. Het verhinderen van besmetting door bacteriën is een andere zaak voor hen. Maar dat zijn niet de enige staaltjes van anti-volksgezondheidsmaatregelen die door onze hoge pieten door de vingers wordt gezien. We kunnen nog andere SCHANDALEN aanhalen, waar ze eveneens zeer goed van op de hoogte zijn, al meer dan dertig jaar zelfs, doch waar men van de voor boorzuur al te bezorgde heren geen woord hoort over reppen. Als ze een onderzoek willen instellen, moeten ze hiervoor niet ter plaatse zijn: ze hoeven enkel eens hun oude dossiers open te slaan om dingen te vinden waarvoor ze wel maatregelen kunnen treffen, doch die misschien wat kosten zullen meebrengen voor het land. Het boorzuur zal enkel voor de visserij geld kosten! Dat is onder meer de reden waarvoor ze zich zo druk bezig houden met deze «zeer belangrijke» kwestie!

Een zevental uitgeputte duiven worden sedert enkele dagen aan boord verzorgd. Na uitgerust en gevoederd te zijn, losten we ze onder de Schotse kust. Ze schijnen echter het leven aan boord niet zo onaardig gevonden te hebben daar een vijftal nog een dag rond het schip blijven vliegen.

Koers wordt gezet naar het Noorden en weldra bevinden we ons op de hoogte van de Shetland Eilanden. Ondertussen worden allerlei oefeningen van kustnavigatie op de brug uitgevoerd. Een dichte mist stelt echter een voorlopig einde aan deze oefeningen, zodat we ten anker komen op de rede van Lerwick.

AAN DE SHETLANDS

Lerwick, het voornaamste stadje in de Shetlands telt vijfduizend inwoners en is hoofdzakelijk een vissershaven.

Dezelfde avond spelen de jongens een voetbalmatch tegen de bemanning van de HMS «Fetlar», die glansrijk door de onzen gewonnen wordt.

Van zonsopgang tot zonsopgang doet enkel een schemering zijn intrede. Het blijft echter voldoende klaar zodat we praktisch geen nacht meer hebben.

De mist heeft 's anderendaags de plaats geruimd voor harde NW-winden; we verlaten dan ook de haven en doen verder oefeningen met de radar onder de kust. We varen dicht onder het eiland Noss, het bekende vogelreservaat; de hoge klippen zien wit van de meeuwen. Een lange stoot op de fluit om ze te doen opschrikken heeft geen resultaat.

Het weder is de laatste dagen zeer wispelturig en een striemende regen waait ons in het gelaat. We keren dan ook de rug toe naar deze onherbergzame kusten en zetten koers op Noorwegen. De geest is uitstekend aan boord. Sedert het vertrek hebben we reeds ontelbare keren zeilen bijgezet en opgedoekt; alhoewel misschien vermoeid, wordt alles met opgeruimd goemoed uitgevoerd.

WE BOUWEN EEN BOOT

Ter gelegenheid van de koers der zeilschepen wordt eveneens een wedstrijd ingericht voor de best versierde boot. Het plan werd geopperd van «Mercator» na te bootsen en dat met de giek, op een schaal van 1 op 10.

De toelating hieraan te beginnen kon echter enkel verleend worden onder voorwaarde dat alle werk gedurende de vrije tijd moest gebeuren, zodat zulks, noch het onderhoud, noch de lessen zou kunnen storen. Vrijwilligers waren gauw gevonden en weldra was er een jacht aan boord naar alles wat hiervoor in aanmerking zou kunnen komen; op de toptank vond men enkele gebroken riemen en een oude kaapstanderbaar, alles kon gebruikt worden tot ledige conservendozen en sinaasappelkisten toe. Uit een versleten zeil werden alle zeilen op plan gesneden. Een plaatje «kritiek uitbrengen na de te waterlating» was weldra niet noodzakelijk meer, daar zelfs diegenen die in het begin aarzelden, nu eveneens met hart en ziel meededen aan hun schip; eenieder draagt het zijne bij en alles wordt afzonderlijk klaar gemaakt, aldus gaat het werk met rasse schreden vooruit. Er blijven ons nog slechts 3 weken om alles af te werken en op te tuigen. Eenieder heeft echter vertrouwen in het uiteindelijk resultaat van het werk.

KOERS WORDT GEZET OP NOORWEGEN

Na enkele dagen verder oefeningen uitgevoerd te hebben onder de kust van de Shetlands, zetten we koers op Noorwegen.

Op zaterdag, 16 juni rondten we de zuidkust van Noorwegen en zeilen we verder de Skagerrak op. Sedert het vertrek van de Shetlands, hebben we over het algemeen sterke winden ondervonden, zodat we de volledige overtocht onder zeil kunnen uitvoeren.

We hebben veel bekijks en verschillende schepen lopen heel dicht langs om een kijkje te nemen.

Op zondag 17 juni 's avonds bevinden we ons dwars van Faerder-eiland, aan de ingang van Oslofjord en wordt de loods ingescheept. Er staat een hoge zwaai met een zeer sterke zuidwestelijke wind; door bij te draaien schepen we echter een veilige lizijde en kan de loods gemakkelijk aan boord komen. De loodssoot heeft eveneens enkele zeiltjes bijstaan om goed op de zee te liggen. In Noorwegen wordt de zeilsport veel beoefend. Men hecht ten andere een groot belang aan het zeilschip en de opleiding van de zeeman, geuige hiervan de twee zeilopleidingsschepen die regelmatig in de vaart zijn.

Op maandag 18 juni lopen we de haven van Frederikstad binnen. «Mercator» heeft veel aantrek en honderden personen wuiven ons toe.

Eenieder is op de hoogte van onze komst. Enkele dagen geleden verscheen er in de pers een artikel waarin de aankomst van het voorgaande schoolschip beschreven werd; dit is eventjes twee en veertig jaar geleden. Het schijnt zelfs dat er blijvende banden ontstaan zijn door dit bezoek. Verschuilde verlovings en zelfs een huwelijk was het gevolg van een twee weken verblijf; deze keer zal dit wel niet het geval zijn, daar we enkel drie dagen in Frederikstad zullen verblijven.

—in het land der Vikings VERBLIJF IN FREDERIKSTAD

Noorwegen, het land met de ontelbare fjorden en de lange winters, waar eenieder van kleins af aan bootje vaart en aan skisport doet. Waar men in België spaart om een auto te kopen geeft men in Noorwegen de voorkeur aan een boot.

Het is dan ook niet te verwonderen dat de komst van de «Mercator» te Frederikstad heel wat aantrek heeft bij de jeugd; zelfs in de plassende regen zwermen een twintigtal knapen en meisjes rond het schip en kijken met belangstellende en bewonderende blikken naar de hoge masten.

Frederikstad zelf is een zeer oud stadje en was eertijds een belangrijke haven voor de zeilvaart. Gelegen aan de monding van de Glomma, één der grootste rivieren van Noorwegen, was het dan ook het centrum van de houtindustrie.

Zweden wierp dan ook weldra begerige blikken op dit welvarend stadje. De Noren, bewust van het dreigende gevaar, versterkten dan ook hun stad. Een Nederlander, Willem Chucheron, ontwierp de plannen en in 1663 werd een aanvang gemaakt met de wallen en de grachten, die de stad volledig omringen. Zo groot is de vaderlandsliefde der Noren en hun fier-pool genaderd als de «Fram». Be-

heid om niet onderworpen te zijn aan de Zweden, dat de volledige versterkingen in enkele jaren voltooid waren.

Het is een typisch voorbeeld van een Hollandse versterkte stad uit de XVIIe eeuw. Een valbrug aan de oostkant is nog steeds in werking; op het marktplein treft men het stadbeeld aan van Frederik, koning van Denemarken. Alhoewel naar hem genoemd, heeft deze nooit een voet in de stad gezet.

Onerbiedige handen hadden ter gelegenheid van het einde van het schooljaar een rode studentenpots met plakinkt op het strenge hoofd van de waardige vorst geplaatst. In Noorwegen immers, na het volbrengen der middelbare studies, mag de rode pots over boord gooid worden en vervangen door een zwarte.

Op een drietal boogschieten ten oosten van de stad, bevindt zich nog het fort Kongsten. Het werd in 1680 volgens de plannen van de Luxemburger Ciegnon opgericht. Zweden heeft nooit dit fort kunnen innemen en de Noren zijn terecht fier op dit meesterwerk.

Ter gelegenheid van ons bezoek waaide de Belgische viag voor de eerste maal in de geschiedenis op het Kongsten fort.

Enkele eigenaardige gewoonten worden nog steeds in ere gehouden. Aldus, alvorens de toelating te verkrijgen om in het fort binnen te treden, moet dit met luide stem tot driemaal aan de overste van het fort gevraagd worden. Kraken gaan de stalen hekken en de zware deur open en onder tromgeroffel en klaroengeschal bestijgt men de zestig treden die toegang geven tot de hoofdingang.

De versterkte stad, alsook het Kongsten fort, werd door het stadsbestuur uitstekend onderhouden, zodat men hedendaags de vestingswerken nog in hun oorspronkelijke vorm kan bewonderen.

Sedert het in gebruik stellen der grote elektrische centrale in Sarpborg, kende het district Ostfold, en inzonder Frederikstad, een grote opbloei. Rond de houtzagerijen groeiden weldra scheepswerven en allerlei moderne fabrieken; de margarinefabriek, waar de walvisolie verwerkt wordt, is de grootste van Noorwegen.

De terugkeer van de walviskampagne en het lossen van de eerste olie, gaat dan elk jaar ook met grote feestelijkheden gepaard.

Verder bestaat er eveneens een zeer belangrijke fabriek van titanium; dit zeer kostbare metaal zal in de eerste twintig jaren één der belangrijkste factoren worden in de metaalnijverheid. Het weegt iets zwaarder dan aluminium, maar heeft echter de weerstand van staal, het kan tevens grote hitte doorslaan en smelt enkel op 1800 graden. Het metaal wordt niet aangetast door galvanische werking en door het zout, zodat het totaandioxide veel in verproducten wordt gebruikt.

BEZOEK AAN OSLO

Een verblijf in Frederikstad gaat steeds gepaard met een bezoek aan Oslo.

Enig zijn dan ook de Viking-schepen, gebouwd in het jaar 900. Elke Noor is ontroerd wanneer hij de fijne lijnen kan bewonderen van deze slanke schepen. De Noormannen behandeldden hun schepen met veel eerbied, zodat deze zelfs aangewezen werden tot laatste rustplaats van hun vorsten.

Geen enkel schip heeft ooit zo dicht, zowel de Noord- als de Zuid-pool genaderd als de «Fram». Be-

kende poolreizigers, zoals Nansen, Sverdrup en Amundsen hebben dit stevig gebouwd schip voor hun ontdekkingen gebruikt. Amundsen in het bijzonder is nauw met België verwant, toen hij de eerste zuidpoolexpeditie aan boord van de «Belgica» met de Gerlache meemaakte.

Om dit bekende poolschip voor het nageslacht te bewaren, en als museum te laten dienen, werd het langs een sleepjelling op de oever gezet en volledig onder dak gebracht.

Het Frogner park trekt eveneens veel aandacht. Immers hier bevinden zich talrijke werken van Noorwegen's grootste beeldhouwer: Gustav Vigeland. Een kwart eeuw werkte hij aan deze beelden. Alhoewel Vigeland altijd het feit ontkend heeft, heeft hij zeker de invloed van Rodin ondergaan; gedurende de laatste jaren van zijn leven kwam de innerlijke gedachte Michel Angelo te evenaren, bijzonder tot uiting. Het is dan ook in die dat men deze kolossale verzameling van beelden moet aanschouwen. De meest indrukwekkende beelden, zoals de fontein-groep, werden in de eerste periode van zijn leven gebeeld. De monoliet, een kunstwerk uit één steen van zeventien meter hoogte, vormt zeker het hoogste punt van de honderdvijftig beelden en beeldhouwde groepen. In graniet gebeeld richt het naar de hemel en vormt een mierenhoop van lichamen die symbolisch het leven voorstellen.

Elke Noor voelt zich fier en toont U met fierheid zijn Viking-schip, de «Farm», en de werken van Vigeland.

Ontegensprekelijk zijn er nog andere merkwaardigheden in Oslo, maar deze drie bezoeken zijn meer dan voldoende voor één dag.

We verlaten dan ook Oslo, en roepen «Pa Gjinsyn» tot weerziens.

BOOTOEFENINGEN IN OSLOFJORD

Na enkele dagen verblijf in Frederikstad wordt vaarwel gezegd aan dit typisch oude stadje met zijn vriendelijke inwoners.

We besluiten enkele dagen te besteden aan roei en zeil oefeningen met de reddingboten. We nemen van de gelegenheid tevens gebruik de beste roeiersploeg uit te kiezen die ons zal vertegenwoordigen in Darthmouth. Het uiterste wordt van hen gevergd, zodat het roeien een automatische beweging wordt zonder te veel krachtspanning te vergen. Ook aan de zeil oefeningen met de reddingboten wordt veel aandacht besteed, de jongens nemen zelf het bevel van de boot; op beurt vertrekken en komen de cadetten aan onder zeil; er waait een matige tot frisse koelte uit het westen, zodat er flink kan gezeild worden.

Het is dan ook met vertrouwen dat onze roeiersploeg de koers in Darthmouth tegemoet ziet. Ze wensen zelf dat er een weinig zwel zou staan, want het was bijzonder in die omstandigheden dat er geoefend werd.

De vurigste wens van ieder Noor eigenaar te zijn van een boot is dan ook te verklaren wanneer men deze prachtige fjorden ziet. Op zaterdag wordt het «Midsomernacht» feest gevierd; overal branden er vuren en worden vuurpijlen afgeschoten. Rond 1 u in de morgen komt er een varende fanfare een serenade brengen aan het schip; de muziek was echter lichtjes onder de invloed van het «midsomernacht» feest...

(VERVOLGT)

Havenbeweging

OOSTENDE

De goederenbeweging gedurende de week van 15 tot 21 mei was als volgt :

INVOER

1.800 Ton stookolie ;
1.900 Ton kolen van Duitsland, Groot-Brittannië en hier te land en bestemd voor de plaatselijke kolenfirma's en de electriciteitscentrale ;
1.200 Ton zand van Holland ;
1.000 Ton grint eveneens van Holland ;
450 Ton dakpannen voor overslag ;
550 Ton soda van Frankrijk ;
200 stuks vee van Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;
200 stds hout van Finland bestemd voor de plaatselijke koleninvoerders Houtimport ;

Stukgoederen van Groot-Brittannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER

250 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië ;

Stukgoederen eveneens naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was als volgt :

INGEVAREN OP

15 mei : Het Belgisch tankschip Purfina 17 van Antwerpen met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Belgisch ms Emile van Duitsland met een lading kolen van 300 Ton.

Het Belgisch tankschip Cristal van Tredonk met een lading stookolie van 400 Ton.

Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Frans ms Champlain van Boulogne komt in herstelling bij de firma Béliard en Crighton.
Het Belgisch ms Emma van Holland met een lading zand van 500 Ton.

Het Nederlands ms Celina van Holland met een lading grint van 400 Ton.

Het Belgisch ms Dopo van Holland met een lading grint van 300 Ton.
16 mei : Het Nederland ms Olwe van Hartlepool met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de Electriciteitscentrale. Ag. Agence Maritime Minne.

De Belgische ms Helena en Christina van Holland met een lading zand van onderscheidelijk 400 en 300 Ton.

Het Belgisch ms Coleta van Kortrijk met een lading dakpannen van 200 Ton bestemd voor overslag.

Het Nederlands ms Start van Hartlepool met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de Electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms Brabo van Charleroi met een lading kolen van 300 Ton.

17 mei : Het Belgisch ms Saphir van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Nederlands ms Willem Adri van Duitsland met een lading kolen van 400 Ton.

Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

18 mei : Het Nederlands ms Topaze van Holland met een lading grint van 300 Ton.

Het Belgisch tankschip Purfina 17 van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Belgisch ms Jeanne van Couillet met een lading soda van 300 Ton.

Het Frans ms Ste Rita D van Frankrijk met een lading soda van 250 Ton.

Het Nederlands ms Drakedene van Cardiff met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de Electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms Diamant van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Duits ms St Patrick van Dublin met een lading vee van 200 stuks, bestemd voor een plaatselijk slachthuis. Agent Freyman en Vanloo.

19 mei : Het Belgisch ms Emjea van Kortrijk met een lading dakpannen van 250 Ton bestemd voor overslag.

Het Belgisch tankschip Citerna 42 van Antwerpen met een lading stookolie van 300 Ton.

20 mei : Het Belgisch tankschip Internos van Antwerpen met een lading stookolie van 500 Ton.

Het Nederlands ms Peter Swenden van Walkom in Finland met een lading hout van 200 stds bestemd voor de houtinvoerders Houtimport. Agent J. Olsen.

Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Nederlands ms Lelystadt van Rouen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

UITGEVAREN OP

15 mei : De Engelse HMS Glaserton en Inglesham naar Portsmouth.

Het Belgisch tankschip Pacific naar Antwerpen.

De Belgische ms Paula, L'Espérance, Stella Maris en Fons naar Holland.

16 mei : Het Belgisch ms Topaze naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Belgisch tankschip Purfina 17 naar Ertvelde.

Het Belgisch ms Amethyste naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Belgisch tankschip Cristal naar Gent.

17 mei : Het Nederlands ms Olwe naar Shoreham voor rekening van de Agence Maritime Minne.

De Belgische ms Celina en Dojo naar Gent.

Het Nederlands ms Willem Adri naar Brugge.

18 mei : Het Duits ms St Patrick naar Dublin voor rekening van de firma Freyman en Vanloo.

Het Frans ms Nicolas Rappert, nieuw gebouwd vaartuig op de scheepswerven Béliard Crighton, voor een proefvaart in de Noordzee.

Het Belgisch ms Brabo naar Gent.

Het Belgisch ms Christina naar Holland.

19 mei : Het Nederlands ms Drakedene naar Gent voor rekening van de Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms Amethyste naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

20 mei : Het Belgisch tankschip Purfina 17 naar Ertvelde.

Het Belgisch ms Topaze naar Holland.

Het Belgisch ms Diamant naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Nederlands ms Start naar Londen met een lading dakpannen van 250 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

21 mei : Het Belgisch ms Amethyste naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Nederlands ms Lelystadt naar Shoreham met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij. n.

Het Belgisch ms Internos naar Antwerpen.

ZEEBRUGGE

Volgende zeeschepen liepen deze week onze haven binnen om goederen te laden of te lossen :

Het Duits m/s «Anita Schütte» kwam van Cunadal met 405 ton hout en vertrok daarna op ballast naar Vlaardingen.

Het Nederlands m/s «Maria» kwam van Rossum met 375 ton zand en vertrok daarna op ballast terug naar Rossum.

Het Frans m/s «N.D. d'Artois» kwam op ballast van Boulogne en vertrok terug naar Boulogne na 26 ton gas-oil aan boord te hebben genomen.

Het Engels m/s «Castle Combe» kwam van Newport met 716 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Antwerpen.

Het Frans m/s «Sorel» kwam op ballast van Boulogne en vertrok daarna terug naar Boulogne met 38 ton gas-oil aan boord.

Het Nederlands m/s Nottingham kwam van Goole met 457 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Newcastle.

Het Zweeds m/s «Sunnanhav» kwam op ballast van Rotterdam en vertrok daarna naar Kitkoping met aan boord 728 ton cokes.

Het Frans m/s «Jean Vaucouelin» kwam op ballast van Boulogne naar onze haven en vertrok met 34 ton gas-oil terug naar Boulogne.

Het Noors m/s «Arnfinn Stange» kwam van Sidon naar onze haven voor orders en vertrok na opname naar Rotterdam op ballast.

Het Ned. m/s «Maria» kwam van Erenswaarde met 375 ton zand en vertrok daarna op ballast naar wezelt.

De Franse chalutier «St. Adrien» kwam op ballast van Boulogne en vertrok terug naar Boulogne met 72 ton gas-oil aan boord.

Het Panamees m/s «Arosa Star» kwam van Bremerhaven naar onze haven, één passagier stapte af, 93 passagiers werden aan boord genomen voor Montreal.

Het Duits m/s «Sisa» kwam op ballast van Brugge en vertrok naar Sunsvall met 513 ton cokes.

Het Frans s/s «Petit Mousseillon» kwam van Boulogne en vertrok na 34 ton gas-oil opgenomen te hebben terug naar Boulogne.

Het Frans s/s «Angelus» kwam van Boulogne op ballast en vertrok naar St. Malo met 156 ton fuel-oil en 192 ton gas-oil.

Het Panamees m/s «Italia» kwam van Cuxhaven en nam 110 passagiers op naar Southampton.

Het Frans s/s «Monts des cats» kwam op ballast van Boulogne en vertrok terug naar Boulogne met 50 ton fuel-oil.

Het Engels m/s «Juno» kwam van Barry met 388 ton stukgoed en vertrok daarna op ballast naar Antwerpen.

Het Italiaans s/s «Creta» kwam op ballast van Dakar en vertrok naar Gdynia met 300 ton fuel-oil.

Het Duits m/s «Sisa» kwam van Kotka met 407 ton hout.

Het Duits m/s «Annelise Porr» kwam van Hamburg met 484 ton rogge en vertrok daarna op ballast naar Antwerpen.

Deze week kwamen 10 ferryboten naar onze haven van de lijn Harwich-Zeebrugge. — Z.

STATISTIEK APRIL 1957 ZEEBRUGGE

In april 1957 zijn 134 zeeschepen, metende 174.834 ton, de haven binnen gelopen, tegen 150 zeeschepen metende 209.504 ton in april 1956.

De ladingen in april 1957 bedroegen 57.607 ton bij de aanvoer en 32.246 ton bij de uitvoer, tegen respectievelijk 52.288 ton en 31.154 ton in april 1956.

Gedurende de eerste 4 maanden van 1957 boekte men 551 zeeschepen, metende in totaal 725.221 ton met 229.239 ton goederen bij de aanvoer en 128.407 ton goederen bij de uitvoer, tegen 596 zeeschepen, metende 813.457 ton met 247.124 ton goederen bij de aanvoer en 140.927 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste 4 maanden van 1956.

De algemene goederenbeweging gedurende de eerste 4 maanden van 1957 bedraagt 549.232 ton tegen 584.022 ton goederen gedurende de eerste 4 maanden van 1956.

KUST				
O.18	1	21	—	5.730
O.39	1	14	—	3.210
O.45	1	22	—	6.080
O.36	1	27	—	6.235
O.263	1	17	—	5.670
O.780	1	13	—	3.160

Weinig gevarieerde aanvoer. Hoofdzakelijk tong en platvis. Redelijke kabeljauwaanvoer van de Noordzee. Lage prijzen voor tong. Rog is duur, evenals platvis.

Dinsdag 21 mei

IJSLAND				
O.86	18	1000	—	399.230
O.124	18	800	—	366.880

NOORDZEE				
Makreel				
O.215	11	150	17000	193.910

KANAAL				
Tongen				
O.279	17	100	1500	108.750

WITTE BANK				
Z.537	13	10	1800	80.660
O.131	14	20	1800	62.755
O.165	16	20	1600	68.100
O.82	14	20	2000	70.580
O.266	13	20	2100	83.000
Z.171	13	20	2500	87.840

WEST				
O.327	7	40	150	35.420
O.277	10	120	300	68.560
N.819	7	70	800	54.110
Z.462	10	50	900	63.870
O.346	8	50	200	37.060
Z.777	8	35	800	59.680

KUST				
O.31	1	20	50	6.360
O.103	1	11	—	2.640

Meer vis dan gisteren door de aanvoer van IJsland. Kabeljauw is duur, ook deze van IJsland. De meeste soorten hebben een neiging tot stijgen. Vooral platvis is duur. Tongen blijven verder goedkoop. Stilaan grotere vangsten van de

Woensdag 22 mei

NOORDZEE				
Makreel				
O.94	12	150	8000	159.950
O.342	12	120	5000	91.820

KANAAL				
Tongen				
O.214	13	180	500	119.960

WITTE BANK				
Z.510	13	10	2000	62.075
O.345	13	20	1700	71.200
O.140	12	35	2600	97.940
O.156	12	15	2000	72.900
O.2833	13	15	2000	73.280
O.183	13	10	1400	63.320
Z.290	13	30	2300	81.045
O.254	14	20	2500	85.680
O.200	13	20	1800	93.470
O.244	12	20	1000	68.050

OOST				
Z.473	8	70	200	39.760
WEST				
O.196	7	60	—	34.540
O.142	6	20	650	45.830
O.532	6	20	900	38.850
Z.556	4	35	100	29.920
O.77	4	50	—	34.730
O.15	6	70	—	50.490
Z.201	5	40	400	36.760
Z.530	4	50	300	29.840

KUST				
O.18	1	8	—	2.745
O.111	1	10	—	3.370
O.32	1	80	—	2.615

Wat meer vis dan verwacht. Omvangrijke tongenaanvoer. Vergroterende vangsten van de Witte Bank op een paar uitzonderingen, na Weinig Kanaalvis. Tongprijzen is erg gedaald. Ook voor de meeste andere soorten zijn de prijzen lager dan gisteren.

Donderdag 23 mei				
WITTE BANK				
Tongen				
O.243	13	21	2012	66.710
KUST				
O.263	1	10	—	3.570

BRUSSEL

VAN 11 TOT 17 MEI 1957

Tongen 3/4 in kg. 80-95 fr. ; Tongen v/kleine, 72-80 fr. ; Tarbot grote, 82-100 fr. en kleine 45-50 fr. ; Griet, kleine 45-50 fr. ; Kleine iek, 28-35 fr. ; Schelvis, grote, 38-45 en 60 fr. ; Schelvis kleine 25 fr. ; Rog, vlerken, 64-75 fr. ; Kabeljauw, 44-48-60 fr. ; Hozemondhamme, 65-70 ; Wijting, 20-25 fr. ; Steenschol, 35-48 fr. ; Arend (Pieterman) 45-60 fr. Makreel, 24-30 fr. ; Rode knorhaan, 30-35 fr. ; Zeebaars, repen, 50-60 fr. IJle haring, 16-22 fr. ; Heilbot, kl. 50-60 fr. en garnalen, 28-90 fr.



Marktverzicht

Van donderdag tot en met dinsdag heeft de IJmuidense visafslag 22.600 kisten die te verwerken gekregen van een vloot schepen, waarbij 17 trawlers en trawloggers waren. De vangsten waren niet groot en ook de prijzen lagen niet al

te hoog, zodat de besommingen aan de lage kant bleven. Er waren 1950 kisten tongen deze vijf marktdagen, waarvan alleen al 1050 op zaterdag van de Syllt, en verder 2900 kisten schol, 2225 haring, 5250 makreel, 4175 schelvis 1275 wijting 1475 kabeljauw en gul en 1250 koolvis. De kabeljauw, waarnaar uit het zuiden nog wel vraag bestond, is de afgelopen dagen niet duur geweest. De prijzen lagen gemiddeld tussen f.60 en f.30, terwijl de schelvis, waarvan grove soorten ook naar België gingen, prijzen van f.11 tot f.30 noteerden. De haring en makreel worden voortaan in IJmuiden per stuiver en niet per halve gulden afgeslagen. De prijzen liepen respectievelijk van f 20 tot f 11 en f 20 tot f.12 met enige uitschieters tot f.30 voor de beste grote kwaliteit. De grote tongaanvoer van zaterdag deed de prijzen toch vrijwel gelijk blijven. De vraag is groot voor de export ! De grote tong haalde voor Italië en Zwitserland f.3, de blok-tongen f.2.75 en de kleine f.2.15.

DONDERDAG was de aanvoer 1600 kisten groot, waarbij 100 tong, 480 schol, 200 makreel, 300 schelvis, 100 wijting, 135 kabeljauw en gul. Besomming : «Hattem» : f.14.700.

VRIJDAG werden aangevoerd 3650 kisten, waarbij 185 tong, 280 schol, 580 haring, 1150 makreel, 600 schelvis, 100 wijting, 340 kabeljauw en gul en 200 koolvis. Besommingen : «Dirkje» f.12.200 ; «Vios» f.15.200 ; SCH.55 «Noorder-

kroon» f.11.200. ZATERDAG was de aanvoer 6600 kisten groot, waarbij 1050 tong, 890 schol, 460 haring, 1525 makreel 1300 schelvis, 525 wijting, 225 kabeljauw en gul en 160 koolvis. Besommingen : «Amsterdam» : f.14.700 ; «Torina» f.13.700 ; VL.27 : f.13.700.

MAANDAG werden aangevoerd, 7600 kisten waarbij 525 tong, 1275 schol, 775 haring, 1360 makreel, 1275 schelvis, 350 wijting, 515 kabeljauw en gul, 775 koolvis. Besommingen : «Elie» : f.17.400 ; «Ariadne» : f.16.150 ; «KW.122» : f.12.000 ; «SCH.117» f.12.300 ; «SCH.135» : f.9.200 ; «KW.87» : f.16.900.

DINSDAG stonden er 3175 kisten vis, waarbij 400 haring, 1025 makreel, 675 schelvis, 190 wijting, 275 kabeljauw en gul, 200 koolvis. Besommingen : «Klaas Wijker», f.17.500 ; «VL.153» : f.13.900 ; «KW.80» : f.16.400 ; «IJM.211» : f.14.000.

WOENSDAG werden te IJmuiden 3250 kisten vis aangevoerd, waarbij 150 schol, 500 haring, 875 makreel, 700 schelvis, 250 wijting, 450 kabeljauw en gul, 150 koolvis. De prijzen liepen door kwaliteitsverschil nogal uiteen. Zo deed de haring van f 23 tot f 12 en de middel schelvis van f 50 tot f 17. De export vroeg kabeljauw en betaalde met f 100 tot f 50 gemiddeld per 50 kg. Tong en schol vooral waren duur. Besommingen : Allanwater f 17.500, SCH. 153, f 16.800; VL. 121, f 15.100.

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

Tongen, grote — Sole, grosse	3,20-3,—	3,10-2,80	3,—2,60	3,20-2,50	3,—2,80	3,20-2,80
3/4 tong — Sole 3/4	3,20-2,90	3,20-2,70	2,75-2,55	2,80-2,60	3,—2,70	3,20-2,80
Bloktongen — Sole moyenne	3,20-2,80	2,80-2,60	2,75-2,60	2,90-2,60	2,80-2,60	3,10-2,80
Voor-kleine — Petite	2,75-2,60	2,70-2,60	2,70-2,50	2,80-2,60	2,70-2,50	2,75-2,55
Kleine tongen — Toute petite	2,20-2,60	2,20-2,10	2,15-2,—	2,25-2,10	2,20-2,10	2,30-2,10
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,10-1,70	1,90-1,60	1,80-1,40	1,80-1,40	1,90-1,60	2,70-1,80
Middel — Moyenne	112,—	103,—	102,—87,—	102,—88,—	55,—	130,—116,—
Kleine — Petite	66,—	70,—	76,—60,—	57,—	55,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	64,—	.....	64,—	55,—46,—	.....	56,—46,—
Grote iek — Grosses	.....	.....	70,—	51,—46,—	.....	56,—46,—
Kleine iek — Petite	50,—	60,—51,—	.....	56,—50,—	.....	61,—46,—
Iek 3e slag — 3e sorte	64,—	54,—46,—	.....	51,—46,—	.....	67,—46,—
Platjes — Toute petite	50,—16,—	48,—20,—	58,—11,—	38,—12,—	40,—18,—	61,—31,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	30,—	26,—20,—	22,—17,—	32,—18,—	32,—21,—	49,—28,—
Middel — Moyen	30,—26,—	29,—16,—	23,—15,—	31,—16,—	34,—17,—	50,—17,—
Kleine — Petit	31,—14,—	34,—12,—	20,—8,—	32,—14,—	30,—15,—	42,—10,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	81,—62,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	24,—11,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	31,—13,—	18,—8,—	18,—8,—	25,—8,—	12,—8,—	13,—8,—
Kabeljauw — Cabillaud	80,—37,—	58,—30,—	61,—25,—	66,—33,—	77,—34,—	99,—48,—
Gullen — Petit cabillaud	37,—11,—	33,—8,—	20,—8,—	30,—8,—	40,—13,—	49,—13,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	110,—102,—	.....	.....
Wijting — Merlan	26,—18,—	18,—12,—	17,—8,—	22,—9,—	25,—14,—	.....
Schar — Limande	21,—8,—	26,—8,—	22,—8,—	27,—10,—	27,—8,—	33,—18,—
Steenschol — Sole limande	64,—	.....	94,—48,—	83,—55,—	.....	82,—
Zeehaai — Aiguillat	26,—23,—	23,—20,—	24,—21,—	26,—19,—	25,—20,—	26,—21,—
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	70,—	.....	.....	82,—78,—	.....	.....
Makreel — Maquereau	20,—15,—	36,—13,—	17,—10,—	34,—13,—	21,—12,—	22,—11,—
Horsmakreel — Saurel	9,—8,—	.....	8,—	.....	.....	8,—
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	26,—17,—	19,—16,—	20,—12,—	26,—16,—	22,—14,—	27,—18,—
Volle haring — Hareng	32,—	.....	38,—	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	20,—	20,—11,—	18,—11,—	20,—11,—	22,—13,—	23,—12,—
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	2,60-2,30	3,—2,25	2,60-2,10	3,—2,10	3,—2,20	3,20-2,70
Steur — Esturgeon	22,—16,50	16,—9,—	15,—11,—	18,—11,—	18,—13,—	27,—18,—
Zeewo If — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	36,—30,—	30,—29,—	40,—27,—	39,—28,—	34,—26,—	36,—27,—
Zonnevis — St Pierre	26,—23,—	22,—20,—	20,—17,—	26,—25,—	23,—20,—	28,—20,—
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	16-5	20-5	21-5	22-5
Bloktong — Sole moyenne	30-34	24-31	27-28	27-32
Fruittong — Sole 3/4	42-46	34-33	31-34	35-36
Schone kleine tong — Petite sole	40-43	36	31-34	37-39
Kleine tong — Toute petite sole	41-40	36	31-34	36
Grote tarbot — Turbot moyen	34-28	28-30	24-25	28-24
Middelm. tarbot — Turbot moyen	38	30-32	.....	36
Varia — Divers	32	28-30	27-28	30-34
Griet — Barbue	26	26	.....	19-25
Pieterman — Grande vive	24	20-21	15	22
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....	35-38
Middelm. pladijs — Plie moyenne	15	12-13	11	11-13
Kleine pladijs — Petite plie	16	13-14	11-12	11-13
Deelvis — Portion	6-9	6-7	5-6	6-8
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	15	10	.....	12
Keilrog — Raie radiée	.....	18	.....	17
Rog — Raie	9-11	10	6-7	9-11
Tilten	6-7	8-6	3-4	6-7
Scherpstaaarten	6	8-5	3-4	6-5
Halve man	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	10	7-9	3-4	10
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	4	3-4	4
Bot — Flet	1-2	.....	.....	.....
Schar — Limande	10-4	4-7	5-6	4-10
Zeehaai — Aiguillat	7	8-9	.....	7-6
Zeehond — Chien de mer	6	6	.....	6
Robaard — Grondin rouge	.....	15	.....	15
Knorhaan — Grondin	10	3	.....	2-3

ZEEBRUGGE

20-5	21-5	22-5
28-29	30-31	30-31
30-31	31-36	31-33
34-36	37-39	35-36
39-40	41-42	39-40
34-35	40-41	35-36
24-25	26-27	25-26
20-22	24-25	22-23
17-18	16-17	15-16
21-22	20-21	21-22
23-24	25-26	24-25
8-9	10-11	10-11
9-10	11-12	11-12
13-14	13-14	13-14
7-8	7-8	9-10
20-21	18-19	20-21
16-17	14-15	16-17
.....
12-13	11-12	12-13
7-8	6-7	8-9
8-9	7-8	10-11
5-6	5-6	6-7
5-6	4-5	5-6
.....
6-7	7-8	.....
7-8	7-8	6-7
5-6	5-6	5-6
.....	14	15
4	3	4

GENT

VAN 11 TOT 17 MEI 1957
 Tongen, 3/4 in kg. 70-75 fr. ;
 Tongen v/kleine 60-65 en kleine
 48 ; Tarbot, grote 90 fr., midd. 50
 fr. en kleine 32 fr. ; Griet midd.
 45-48 fr. ; Grote iek, 25-30 fr. en
 kleine iek, 14-20 fr. ; Schelvis midd.
 26-35 fr. ; Rog, 32-40 ; Kabeljauw,
 22-30 en 50 fr. ; Gullen 18-24 fr. ;
 Wijting, 18 fr. ; Arend (Pieterman)
 32 fr. ; Makreel, 18-21 fr. ; IJle
 haring, 16-18 fr. ; Koolvis 20-24 fr.
 Garnalen 32-80 fr.

**OPBRENGST DER
 VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE**

ZATERDAG 18 MEI

Z.248	2	10	5.950
Z.520	2	10	6.110
Z.403	1	3	1.610
Z.502	2	10	5.070
Z.161	2	10	3.460
Z.240	2	10	3.910
Z.418	8	100	35.010
Z.30	3	10	5.100
Z.496	2	5	4.650
Z.401	4	12	6.760
Z.606	2	14	8.510
Z.416	2	5	4.030

MAANDAG 20 MEI

Z.22	4	35	15.210
Z.733	10	85	57.840
Z.764	2	25	11.110
Z.52	2	30	12.550
Z.598	12	65	50.400
Z.93	12	80	77.850
Z.93	4	30	13.460
Z.793	4	30	16.6430
Z.725	1	20	6.710
Z.104	3	35	17.060
Z.447	3	28	17.280

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis, groot	21-5-1957	11.60-17,80
Middelmaat	7,— 8,40	6,80- 7,40
Klein	13,80-16,40	10,— 12,40
Kabeljauw	5,— 7,—	.....
Gullen	11,80	5,40- 7,60
Wijting	5,— 9,—	27,— 36,—
Schaat	5,— 7,40	5,— 7,40
Zeebaars	5,80- 9,40	7,40- 8,—
Leng	14,60-15,40	.....
Schartong	.....	.....
Heilbot	.....	.....
Koolvis	.....	.....
Hondstong	.....	.....
Zeewolf	.....	.....
Platen	.....	.....

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 25 MEI
 Witte Bank : O.127, O.153.

MAANDAG 27 MEI
 IJsland : O.305 (1100 b. vis).
 Noordzee : O.326.
 Kanaal : O.112, O.227, O.287, O.147
 Witte Bank : O.109, O.115, O.170,
 O.191, O.218, O.348.
 West : O.135.

DINSDAG 28 MEI
 IJsland : O.224, O.292, O.295,
 O.239, O.88 (1500 b.).
 Kanaal : O.151, O.223, O.232,
 O.265, O.278.
 Witte Bank : O.122, O.166, O.198.
 West : O.152, O.184.

DINSDAG of WOENSDAG
 IJsland : O.331.

WOENSDAG 29 MEI
 Noordzee : Z.226, Z.425.
 Witte Bank : O.312, O.132, O.155,
 O.187, O.119, Z.547.
 Kanaal : O.160.
 West : O.327, N.806.

VERMOEDELIIK :
 Uit op 12-5 : O.284 (1e cat., N.).
 Uit op 18-5 : O.128 (1e cat., WB)
 Uit op 20-5 : O.267 (1e cat., W).
 Uit op 22-5 : O.346 (1e cat., W).
 Uit op 23-5 : O.77, O.196, O.532
 (1e cat., W.).

DINSDAG 21 MEI

Z.400	10	75	65.350
Z.161	2	15	8.250
Z.541	5	60	28.770
Z.477	4	35	24.690
Z.504	8	60	49.930
Z.408	10	75	35.170
Z.511	11	110	62.210
Z.454	4	45	26.970
Z.240	2	25	12.020
Z.409	8	75	35.080
Z.605	5	50	66.520
Z.552	10	65	44.400
Z.548	6	45	26.770
Z.495	10	90	57.590
Z.491	11	90	52.660
Z.430	8	65	40.650
Z.553	3	35	23.110
Z.725	1	10	3.200
Z.505	4	35	21.490

WOENSDAG 22 MEI

Z.416	2	23	11.600
Z.199	10	100	55.730
Z.209	5	40	30.770
Z.453	10	50	58.590
Z.809	3	38	21.080
Z.764	1	10	6.660
Z.466	1	7	3.060
Z.520	2	20	10.860
Z.555	3	25	14.650
Z.515	2	25	13.700
Z.545	6	40	25.780
Z.442	1	10	4.140
Z.463	12	65	57.410
Z.357	10	60	34.230
Z.432	9	60	36.830
Z.544	6	50	29.090
Z.430	7	70	44.860
Z.248	2	15	12.190
Z.560	6	45	29.150
Z.562	13	70	61.630
Z.801	1	17	9.790
Z.785	2	30	18.080
Z.512	3	20	15.110
Z.60	3	25	13.140
Z.500	9	75	52.250
Z.30	4	25	20.020
Z.538	2	30	19.540
Z.796	1	9	3.340

WOENSDAG 23 MEI

Z.4996	3	22	15.090
Z.415	2	23	10.630
Z.401	1	8	6.680
Z.68	4	15	19.570
Z.725	1	10	4.560
Z.38	2	12	8.680
Z.519	4	23	14.240
Z.24	6	45	21.550

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
18-5	3	9.071	172.335			
20-5	23	101.021	1.493.507			
21-5	19	160.947	1.868.690			
22-5	25	89.650	1.490.140			
Tot.	70	360.689	5.024.672			

GARNAALANVOER OOSTENDE

16-5	33	1.534	42.402	25,—	32,—	27,64
17-5	23	1.284	38.881	28,—	34,—	30,28
18-5	35	1.764	56.290	29,—	36,—	31,91
20-5	36	2.017	60.778	28,—	34,—	30,13
21-5	20	653	22.979	34,—	38,—	35,18
22-5	11	5755	23.149	37,—	45,—	40,25

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

16-5	15	838	22.153	24,—	29,—	26,43
17-5	13	782	25.521	29,—	35,—	32,63
18-5	18	831	28.704	30,—	40,—	34,54
20-5	16	750	22.447	28,—	32,—	29,92
21-5	2	142	4.702	30,—	36,—	33,11

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-5	12	8.636	103.330			
20-5	12	23.141	218.083			
21-5	2	470	4.372			
22-5	14	21.958	267.424			

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

16-5	35	1.591	50.398	26,—	36,—	31,67
17-5	18	847	29.677	31,—	38,—	35,03
18-5	23	1.497	50.525	26,—	39,—	33,75
20-5	38	2.350	68.306	25,—	33,—	29,06
21-5	34	2.281	74.222	28,—	35,—	32,58
22-5	3	242	9.926	37,—	43,—	41,01



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 het land

In de Prop. Commissie voor Visverbruik

Propagandalessen over vis gegeven in april 1957

10 april, 13 u. ECOLE RURALE, Place du Chapitre, 4, CHIMAY (100 uren cursus).

Zelfde lokaal als hierboven. Heel veel belangstelling. Aantal deelnemers : 11.

UITSLAG : Pedagogisch : veel vragen over gerookte produkten en Crop's. Economisch : geïnteresseerd voor viskollie.

11 april, 10 u. — HUISHOUDKUNDIG REGENTAAT, dorp 45, O.L. VUW WAYER. C1 C5 D.

Manier van bereiken : trein en tram. Begrip en belangstelling : heel veel. Aantal deelnemers : 36 leerlingen en 3 leraressen.

UITSLAG : Pedagogisch : druk gesprek na de les. ; Economisch : in de klas wordt weinig vis bereid, moeten deze bestellen in Mechelen ; in Waver zelf een klein viswinkeltje.

12 april, 8 u. 30 — BEROEPSSCHOOL Kard. Mercierstraat, 10, AARSCHOT. C1.

Manier van bereiken : slechte verbindingen. Inrichting van het lokaal : goed. Begrip en belangstelling : weinig. Aantal deelnemers : 46 leerlingen en 3 leraressen.

UITSLAG : Pedagogisch : geen enkele vraag. Maken nooit vis klaar in de klas. Economisch : weinig vishandelaars enkele leurders, moeilijk verse vis te verkrijgen.

13 april, 10 u. — ECOLE MENAGERE VALLEE BALLY, BRAINE L'ALLEUD C1.

Manier van bereiken : trein gemakkelijk. Inrichting van het lokaal : goed. Begrip en belangstelling : zeer weinig. Aantal deelnemers : 45 leerlingen en 4 leraressen.

UITSLAG : Pedagogisch : na proeven wel enkele vooroordelen overwonnen ; Economisch : enkele viswinkels goed verzorgd. Alle weken verse vis.

16 april, 13 u. 30 — VROUWENBEWEGING, Rue de Roubaix, TEMPLEUVE

Manier van bereiken : per trein en dan 45 minuten gaan. Inrichting van het lokaal : slecht, weinig gerief. Begrip en belangstelling : heel veel. Aantal deelnemers : 36.

UITSLAG : Pedagogisch : heel veel vragen na de les ; Economisch : alle weken wagen van Oostende met verse vis.

17 april, 10 u. — LANDBOUWKUNDIG REGENTAAT, Naamse steenweg, HEVERLEE C5 C1 D.

Manier van bereiken : gemakkelijk. Inrichting van het lokaal : zeer goed. Begrip en belangstelling : heel veel. Aantal deelnemers : 18 leerlingen en 2 leraressen.

UITSLAG : Pedagogisch : heel veel vragen ; Economisch : reeds enkele visbereidingen in de klas. In Heverlee, Naamse stwg, viswinkel, heel veel keuze (woensdag in de goede week), goed verzorgd.

★

DE VIS WORDT DOOR ONZE COMMISSIE KOSTELOOS GELEVERD

27 mei.

Pastorij, Hoogstraat, 1, Beersel. — Meisjesschool, Bellaertweg, Lede. — Meisjesschool, Kerkhofstraat, Iddergem.

28 mei.

St Jozefskring, Mechelbaan, Kapelle op/d. Bos. — Pastorij, Hoogstraat, 1, Beersel (2de groep). — Lokaal : E. De Costerstraat, 38, Eevere St. Vinc. — School, Hoevezavel, Waterschei. — Katholieke Meisjesschool, Vinkt (Deinze). — «Gildenhuis, Dorp, Grambergen. — «Ons Huis», Laurierstraat, 54, Lebbeke. — eMisjesschool, Klooster, Dorp, Denderleeuw. — Aangenomen Meisjesschool, St. Jorisstraat, Nive. — Meisjesschool, Kerkhofstraat, Iddergem (2de groep).

29 mei.

Meisjespatronaat, J. Pierrestraat, Blauwput-Leuven. — Herberg «Volks-huis», (recht over de kerk), Lotenhulle. — Herberg «De Weirde», Dorp, Lovendegem. — Parochiale zaal, Dorp, Evergem. — Meisjesschool, Klooster, Dorp, Denderleeuw (2de groep).

1 juni.

Meisjesschool, Klooster, Dorp, Denderleeuw (3de groep).

REDERS,

Zorgt voor Uw profijt !
Koopt al Uw benodigdheden bij

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI, 27 — Tel. 729.51

Teruggaven op ALLE aankopen

DE ZEEVISSERIJ IN BELGISCH CONGO

Sinds enkele jaren oefenen Oostendse vissers een drukke visserij uit in volle Atlantische Oceaan, aan de monding van de Congostroom. Vooraf werden door geleerden van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen aan boord van een Oostendse treiler ter plaatse opzoekingen gedaan over de mogelijkheden die de zeevisserij op deze plaatsen kon bieden. Tengevolge van de goede uitslag van deze opzoekingen werd besloten de visvangst verder uit te oefenen.

Welke was de uitslag van deze opzoekingen ? Hoe is de visserij op deze plaatsen ? Wat levert de huidige visserij daar op ? Dat zijn vragen die maar al te dikwijls gesteld worden zonder dat men er

een afdoende antwoord op krijgt. Op deze vragen zal geantwoord worden door de twee jonge geleerden die aan de opzoekingen hebben meegewerkt : Dr A. Capart, dokter in de Wetenschappen en onder-laboratoriumdirecteur bij het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen en Drs F. Lefevere, licentiaat in de Wetenschappen en assistent bij hetzelfde instituut.

Deze voordracht, opgeluisterd met lichtbeelden, zal doorgaan op donderdag 6 juni 1957, te 19 u 30 in de raadszaal van het stadhuis te Oostende.

Alle belangstellenden zijn welgekomen op deze voordracht die ingericht wordt door de Propagandavereniging voor Visverbruik.

EEN «KOUDE» VROUW

De suikerfabrikanten van Jamaica schreven een prijsvraag uit, waarbij een man of vrouw moest bewijzen de koudste stiel uit te oefenen. Om deze ongelukkige te verwarmen bedroeg de eerste prijs een bak rumflessen.

De prijskamp werd gewonnen door een dame uit Brixham. Zij schreef dat zij waarschijnlijk de enige vrouw is, werkzaam op een Engelse trawler in het Kanaal.

Dag en nacht, schreef zij, bij storm, regen of sneeuw stond zij aan dek tot aan de knieën te midden van koude en natte vis. Haar ideaal is dan om in het stuurhuis een gas stevige rum te kunnen gaan drinken.

Thans, dank zij de suikerfabrikanten van Jamaica, zal zij ruimschoots haar ideaal verwezenlijkt zien...

ACRONIZEREN VAN VIS

Ook in Italië worden momenteel proeven genomen met antibiotica, ten einde de vis langer te kunnen bewaren. Terwijl men aldaar nog proeven neemt, is in Kanada de eerste geacronizeerde vis reeds in de winkels verkrijgbaar. Het antibioticum wordt ofwel gemengd in het ijs, ofwel wordt de vis ondergedompeld in een oplossing met aureomycine. Aldus wordt de ontwikkeling van de bacteriën belet. Aldus blijft de vis vers, tot zelfs een tiental dagen na de aankoop.

HET VISSERIJBLAD
IS UW BLAD !!!
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !

Beroering om de netmazen

Volgens Boerema en Zijlstra kan de visserijintensiteit, dit is de dichtheid van visserij, veranderd worden. Men kan bijvoorbeeld een dag per week niet vissen, enz...

Voortgaande op deze stelling, hebben we de tabel van deze heren uitgewerkt tot de verschillende dichtheden. Er werd echter geen rekening gehouden met de natuurlijke sterfte van de vis gedurende elk jaar, wel werd verondersteld, om de berekening gemakkelijk te maken, dat na 10 jaar geen vis meer overblijft op de vangplaats, 't zij omdat ze volledig afgevisd werd, 't zij omdat de overgebleven vis een natuurlijke dood gestorven is.

De bovenste rij geeft de ouderdom weer van de vis, de tweede rij, het gewicht per stuk. We gaan altijd van de veronderstelling uit, zoals in tabel I ook gedaan werd, dat er 1.000 tongen op de visplaats aanwezig zijn wanneer met het vissen begonnen wordt en er geen meer bijkomen.

De eerste kolom geeft dan weer de intensiteit van het vissen. Deze is berekend van 2 % te beginnen en vervolgens van 5 % telkens met 5 bij tot 100 %. (Zie tabel II).

—(Tabel II)

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG, 16 MEI 1957

Het gaat niet goed in het visbedrijf in ons land. Dat zijn woorden die men misschien al meer dan eens gehoord of gezegd heeft, maar de malaise is thans algemeen. In alle takken van de visserij, de handel en de visnijverheid wordt geklaagd — en terecht. Men komt er eenvoudig niet meer. Dat is alles. We zoeken oplossingen voor het tekort aan personeel, maar DE oplossing, die nochtans voor de hand ligt, wordt niet gegeven: aanpassing van de invoer, zolang de Belgische bedrijven niet in stand zijn op normale wijze te concurreren met het buitenland. Een verbetering van de verkoopprijzen, door aanpassing van de invoer aan de werkelijke behoeften en de uitvoermogelijkheden, zou de kwestie van het personeelstekort met één handomdraai oplossen. Maar dat is te gemakkelijk voor de administraties.

VRIJDAG, 17 MEI 1957

Het vlot Tahiti Niu, dat de overtocht van Tahiti naar Chili waagt in omgekeerde richting van het vlot: Kon Tiki, is tengevolge van slecht weder in grote moeilijkheden gekomen. De vijf opvarenden hebben noodsignalen uitgezonden. De pers staat bijna dagelijks vol met verhalen over avonturiers, die door hun schuld en opzet, moeilijkheden ondervinden. Als het visserijbedrijf noodsignalen uitzendt, worden deze enkel opgenomen zolang deze in het politieke kraam van elke krant passen en van de nodige commentaar voorzien — voor of tegen de regering — zodat geen enkel mens dergelijke dingen nog ernstig opneemt. Er wordt te veel beloofd en te veel gepraat opdat er nog iets goeds zou kunnen verricht worden en het zal nog verergeren: de verkiezingen worden nu al voorbereid. Beloven kost toch niets!

ZATERDAG, 18 MEI 1957

De radio zond vandaag een «West-Vlaamse» operette uit: HET LIED DER MEEUWEN. Een aardig bedacht sprookje op lieflijke wijze bewerkt. Spijtig dat dergelijke dingen niet meer onder het volk komen, doch meestal in beperkte kring opgevoerd worden en blijven.

Er waren wel een paar onnauwkeurigheden, maar kom, wij bekijken die zaken te veel met de ogen van iemand die er middenin staat en de mensen van buitenuit hebben hun eigen kijk op de zaken die wij anders zien. Enkele typische toneeltjes uit het vissersleven, zonder te veel opgeschroefde romantiek doen toch goed. Zie maar welke reclame er door de wereld niet gevoerd werd voor Salzkammergut en het Hôtel «Het Witte Paard», door de gelijknamige operette.

ZONDAG, 19 MEI 1957

Onze minister van Landbouw (en Zeevisserij) is vandaag opnieuw ter visvangst aan zee geweest, ditmaal met haak en lijn van op de muur te Zeebrugge. We hebben de uitslag van de prijskamp niet kunnen te weten komen. De Minister zal, wij hopen het toch, wel aan de live ondervonden hebben dat visvangst op zee een lukslag is, voor hem ging het enkel om iets aan zijn haak te krijgen. De vissers moeten ze niet alleen in hun netten krijgen, maar zij moeten ook een prijs kunnen winnen, in de vismijn, waarmee ze hun brood moeten verdienen.

De minister, die al eens meegeveest is op zee voor een proefreiske, zal misschien wel de overweging gemaakt hebben dat het minder lastig is te vissen van op de muur te Zeebrugge voor zijn plezier, dan van op een schip in volle zee voor zijn brood. En dat er in een prijskamp altijd één is die de prijs wegkaapt, terwijl in de dagelijkse prijskamp in de vismijn men wel een prijs kan winnen, maar hierbij geweldig veel kan verliezen ook.

MAANDAG, 20 MEI 1957

Vissen achter het net kan men ook te Zeebrugge, dat gebeurt daar regelmatig. Er worden maatregelen voorgesteld en besproken door beroepsverenigingen en dan zijn er altijd mensen die achterna komen om te vertellen wat zij zelf gedaan hebben of zullen doen. Zij zullen de visserij eens redden, zoals ze het al verschillende keren «beloven». Er zijn altijd mensen die zich laten vangen aan valse profeten die veel woorden uitbrengen maar weinig in werkelijkheid doen dat voor het ALGEMEEN belang is. We hebben het reeds gehad over mensen die in dit verband er niet voor terugschrikken de politiek ter hulp te roepen. Dit is nu ook eens weer het geval geweest en er worden bloemetjes gegooid naar politiciers die nog hun eerste daad moeten stellen, die waarschijnlijk nooit iets zullen doen, maar zich — in afwachting van de verkiezingen, — duchtig laten bewieroken. De een heeft er politiek voordeel bij, de andere doet het voor zijn EIGEN centen. En de visserij heeft zich opnieuw voor de zoveelste maal laten foppen.

DINSDAG, 21 MEI 1957

Het visbedrijf te Oostende begint op een klein «Hollywood» te gelijken. Gisteren en vandaag filmopnamen in de vismijn en langs de kaai van een Engelse firma. Dezen avond een andere cineast die een film wil maken over de garnalvisserij. De vishandelaar in wiens pakhuis gefilmd werd, wilde per se Engelse viskisten ten toon stellen. De cineast, die misschien een beetje op de hoogte is van de toestand in ons land, moest Deense viskisten hebben. Heeft er niemand op het gedacht gekomen Belgische viskisten te gebruiken? Het zou nochtans een gratis reclame geweest zijn voor de vishandelaar in kwestie?

WOENSDAG, 22 MEI 1957

Men zoekt alle mogelijke ontschuldigingen om geen lid te zijn van het V.B.Z. De laatste die ik gehoord heb is deze dat het door de schuld van een der leiders van het V.B.Z. is dat voor de G.K.Z. een verhoogde bijdrage moest betaald worden met terugwerkende kracht. Die man weet niet wat hij vertelt, hij vergeet bovendien dat, moesten alle reders toen eendrachtig naast elkaar gestaan hebben die terugwerkende kracht er niet zou gekomen zijn en hij laat zich het hoofd opmaken door mensen die er alle belang bij hebben die eenheid ongedaan te maken om nog eens de bijdrage der G.K.Z. te laten verhogen — voor de kleine — en te verminderen voor henzelf. Ge doet er niemand kwaad mee dan uw eigen zo ge alleen of in de oppositie wenst te staan.

MEDISCHE HULP OP ZEE

BELANGRIJKE

ONDERRICHTINGEN

AAN VISSERS

Door de «Nederlandse vereniging ten behoeve van zeelieden van elke nationaliteit, Hospitaalkerkschip De Hoop» werd hiernavolgende omzendbrief aan de Nederlandse reders gestuurd.

«Wij hebben de indruk dat de schippers er nog niet voldoende van doordrongen zijn dat zij — in het geval dat het Hospitaalkerkschip «De Hoop» niet op de visgronden aanwezig is — zich voor medische hulp kunnen richten tot de Duitse hulpschepen.

Het oproepen van deze hulpschepen dient te geschieden via de z.g. noodgolf (2182 k.c.), op welke golfrequentie door de Duitse schepen constant wordt uitgezonden. Zodra de radioverbinding tot stand is gekomen moet worden overgegaan op één van de Nederlandse visserij-frequenties.

Door de Nederlandse P.T.T. werd, door onze bemiddeling, aan de Duitse schepen toestemming verleend om op deze frequenties te werken. Ten overvloede verzonden wij de vaarplannen van de Duitse hulpschepen geldend voor de maanden maart, april, mei en juni. Zodra de vaarplannen voor de overige maanden van dit jaar in ons bezit zijn zullen wij U deze doen toekomen.

Het vaarplan van «De Hoop» gedurende de haringteelt 1957 laten wij hieronder volgen.

1e reis : van 21 mei tot 26 juni
2e reis : van 2 juli tot 30 juli
3e reis : van 5 aug tot 30 aug
4e reis : van 4 sep. tot 30 sep.
5e reis : van 3 okt. tot 30 okt.
6e reis : van 5 nov. tot aanvang Kanaalvisserij
7e reis : van aanvang Kanaalvisserij, circa 22 nov. tot 21 dec.

Wij zijn in contact met het bestuur van de Duitse Fischereischutzbote en zullen trachten tijdens de periode van binnenliggen, van «De Hoop», door een der Duitse schepen de dienst te doen overnemen.

Tot daar deze brief, die ook nuttige aanwijzingen bevat voor onze Belgische schippers.

OOSTENDE VISSERIJSTAD

Oostende zou als onze eerste visserijstad van België niet alleen aan het vissersplaatsje Camoglio in Italië veel te leren, maar kon vorige week ook te IJmuiden gaan leren hoe men in Nederland een visserijstoet inricht.

Een spel «Land groet zee» werd ter gelegenheid van Vlaggetjesdag opgevoerd.

Koning haring en zijn gemalin werden ontvangen, er werden vissersliederen gezongen, Neptunus werd ook gevierd.

In een woord een schitterend visserijfeest werd op touw gezet.

Als men dat alles vergelijkt met wat er te Oostende gedaan wordt, maar zou kunnen verwezenlijkt worden, dan kan gezegd dat onze gemeentelijke beheerders, niets doen noch voelen voor de visserij.

CENTRUM VOOR OCEANOGRAPHIE TE NIEUWPOORT

Gezien het huidig loodswezengebouw aan de vereisten niet meer voldoet, werd er op een vooruitgeschoven plaats aan de uiterste Oostelijke grens van de zeedijk een nieuw gebouw opgetrokken. Na voltooiing van dit gebouw zou het oude afgebroken worden. Thans vernemen we dat ook het oude loodswezenkompleks zal behouden blijven gezien er een afdeling oceanografie van de Gentse hogeschool zal ondergebracht worden. Nu reeds is een bepaald bedrag voorzien om de nodige verbouwingen aan het zeer gehavend kompleks aan te brengen. Verscheidene aquaria zullen er in gebracht worden. Terwijl het overige gedeelte van het gebouw zal omgebouwd worden in klaslokalen en logeerplaatsen.

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

DE STAKING IN DE HOOGZEEVISSERIJ TE OOSTENDE BEEINDIGD

Sedert meer dan vier weken was men ook hier op aanstichten van de syndikalen in staking gegaan.

Men eiste voortaan een groter procent van traan- en kuitgeld en een hoger maandloon. Men wou ook een groter drinkgeld.

Van dit alles is weinig of niets in huis gekomen omdat de reders geen verhoging kunnen geven, de vangsten zeer miniem zijnde, de algemene onkosten zwaar en wat het ergste is, zij voor de vis als prijs moeten aanvaarden, wat de vishandelaars zullen geven.

De vissers zullen thans aan dezelfde voorwaarden als vroeger in zee gaan met dien verstande dat hun gage verhoogd is van 0,05 F ten honderd op de bruto opbrengst.

Voor wat het kordeelgeld betreft, zullen de bemanningsleden wanneer het schip in België verkoopt, 1 F ten h. in plaats van 0,75 F ontvan-

gen en 1,50 F in plaats van 0,75 F wanneer ze in den vreemde verkopen.

Alle andere voorwaarden werden ingetrokken.

Als gevolg hiervan is de «Rubens» 0.297 van de N.V. Motorvisserij heden donderdag uitgevaren en zijn de 0.92 en de 0.86, die deze week markten ook heden donderdag terug uitgevaren.

Is het dan werkelijk nodig voor zo'n geringe nijverheid op stelten diende gezet door mensen die het zeer gemakkelijk hebben want zij hebben noch verantwoordelijkheid noch kapitalen er in berustend !!!

Ondertussen werd eens te meer veel schade berokkend aan de nijverheid en mochten velen gaan dopen, wat niet gebeurd zou zijn met wat gezond overleg.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

NIEUWE HARINGTEELT DINSDAG BEGONNEN

De jacht op de Hollandse Nieuwe is dinsdagmorgen geopend. Om zes uur verlieten zestien Vlaardingse loggers de haven van Vlaardingen. Binnen een kwartier waren alle schepen op de Nieuwe Waterweg, onder weg naar zee.

In Scheveningen begon de race om acht uur. Hier gingen 52 loggers met de vleet naar zee. Zij waren tegen negen uur allen buiten en zetten koers in noord westelijke richting naar de 57e breedtegraad. Uit IJmuiden gingen de grote kanspaarden voor de haringjagerij naar zee. Niet minder dan vier trawlers nemen dit jaar aan de jagerij deel en voorts gingen 38 Katwijkse en IJmuidense vleetloggers zeewaarts, nadat de klok van het Staatsvisserijshavenbedrijf op tien uur was gesprongen.

De loggers gaan woensdagmiddag aan schot en kunnen dan in de vroege woensdagnacht de vleet met de vangst aan boord halen. De trawlers — en hierover is enig rumoer ontstaan — kunnen woensdagmiddag reeds vissen en bovendien hebben deze schepen krachtiger motoren. Wanneer de loggers de vleet nog moeten scheep halen, kunnen de vier trawlers — of enigen van hen — al met de eerste Hollandse Nieuwe naar IJmuiden onderweg zijn. Tot deze kanspaarden behoren de IJM. 28, de SCH. 171 (de winnaar van vorig jaar), de SCH. 117 en de VL. 27. Vooral in Scheveningen heerst teleurstelling over deze deelname van de vier in IJmuiden thuisbehorende trawlers. Men meent dat het element van de sportiviteit nu geheel is verdwenen. De reders van de trawlers voeren echter aan, dat de verordening van het Productschap de mogelijkheid tot deelname openlaat en dat dus ook hun schepen een kans mogen hebben.

De mogelijkheid bestaat dat de trawlers geen haring vangen of in de noordelijke Noordzee terecht komen voor de eerste trekken. Dan is de kans aanwezig, dat nog een jager onder de loggers eerste wordt.

VOORZITTER VAN HET VISSERIJNSCHAP

De heer J.C. Pronk, voorzitter van de Vereniging van Vissersvaartuigen te IJmuiden en directeur van de N.V. Visserijonderneming v. h. J.C. Pronk te IJmuiden is gekozen tot voorzitter van het Visserijnschap, dat binnenkort de eerste openbare vergadering zal houden. De heer Pronk is gekozen voor een eerste zittingsperiode van twee jaar.

TWEE OUDE TRAWLERS NAAR DE SLOPERIJ

Twee trawlers, die reeds jaren geleden werden opgelegd in de Houthaven te Amsterdam, zullen nu pas in slopershanden terecht komen. Het zijn de IJM. 117 «Prinses Beatrix» van de N.V. Stoomvisserij Mij. Mercurius en de «Horn Rif», IJM. 155 van de N.V. Nationale Stoomvisserij. De eerste werd in 1911 te Wesermunde gebouwd en de tweede in 1898 in Inverkeithing.

TRAWLLOGGERS KRIJGEN EEN NIEUWE CAO

De groep van grote trawlloggers — in feite trawlers — die in Nederland steeds groter wordt, zal binnenkort een eigen nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst krijgen. De bemanningen gingen tot nu toe naar zee op een CAO, die gebaseerd is op een haringdrijfnetchip, dat ook trawlt. Thans zijn reeds 22 trawlloggers met motoren van 500 tot 1000 pk. in de vaart. Eind van dit jaar zal dit aantal 35 zijn. Een van deze schepen, de SCH.55 Noorderkroon, heeft al bij IJsland gevestigd en er bestaan plannen om een andere Scheveningse trawllogger bij New Foundland ter visserij te sturen.

VISSERIJLABORATORIUM IN IJMUIDEN DOOR MINISTER MANSHOLT GEOPEND

De Nederlandse minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening heeft vorige week zaterdagmorgen — op IJmuidens Vlaggetjesdag — het nieuwe Centraal Laboratorium voor Visserijonderzoek in IJmuiden officieel geopend en daartoe een gedenkplaat in de voorgevel aangebracht. Voorts waren er vele genodigden en vertegenwoordigers van fabrieken en organisaties. De wetenschap in de visserij is in ons land lange tijd de Assepoester geweest, merkte de minister op, de belangstelling is echter groter geworden. Uit bedrijfskringen dient deze echter nog wel iets toe te nemen. Research is nu eenmaal niet alleen een zaak van de overheid.

REDERS BEREIKEN MOEILIJK SLUITEND BUDGET

Ir. H.H. Buss, voorzitter van de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij, heeft in een toespraak voor de radio gezegd, dat de sterk stijgende exploitatiekosten, de slechte vangsten en talrijk andere kostprijsverhogende factoren bij weinig verhoogde minimumprijzen, het voor de reders moeilijk maken tot een sluitend budget te geraken. Hij betreurt het dat bij de overheid de mening heeft postgevat als zou het visserijbedrijf in het algemeen winstgevend zijn. De vlootvernieuwing, die noodzakelijk is, verloopt slechts uiterst langzaam. Het is niet te verwachten dat nog veel nieuwe schepen zullen worden gebouwd, aangezien de fondsen van de reders zijn uitgeput.

Ook met het afstoten van verouderde en onrendabele schepen gaat het uiterst langzaam. Het is niet mogelijk gebleken van de reënet mogelijk gebleken van de regering in enig opzicht financiële steun was toegezegd. Deze sanering heeft zo lang geduurd, dat zij thans doorkruist wordt door de bestedingsbeperking. Hetgeen eveneens geldt voor de Scheveningse haven. Over de bouw van de haven van Katwijk wordt door de regering niet eens meer gesproken. Toch blijven een goede havenoutillage en een goede vloot de basis van het bedrijf.

**REDERS !
DIT IS UW VAKBLAD !
LEES UW VAKBLAD !**

BRIEF UIT YERSEKE

Nr 639

Yerseke 18-5-57

WEER IETS ANDERS ?

Bij sommige mossel-exporteurs en-of handelaars schijnen plannen te worden beraamd om tot een «bevrizing» van de omzetten te komen. Men zou op een bepaalde basis (welke is nog lang niet zeker) trachten een soort contingentering in te voeren. Zoals vanzelf spreekt, zijn de sterkste voorstanders te vinden onder die exporteurs, die er goed in zitten en die wellicht vrezzen straks zeer veel moeite verwachten om op dat hoge peil te kunnen blijven staan. Wat zou althans voor hen meer gewenst zijn dan een zo gunstige situatie te kunnen bestendigen ? Van nunkant bekeken, alleszins heel begrijpelijk. Wie werkt niet in eigen voordeel en voor meer gemak ?

Dat er iets van thuis komen zal, betwijfelen we ten zeerste. Stei het vrijwel ondenkbare dat een voor alle verzenders aanvaardbare basis en verdeling zou kunnen gevonden worden, dan nog achten we de kans al heel gering dat het Productschap er wat voor zou voelen. Dezelfde argumenten die verleden week golden om tot wijziging van het capaciteits-leveringscijfer der kwekers te besluiten, zijn verzendcijfers van de handelaars. Sprak men toen van een systeem dat verstarrend werkte, wat anders kan worden verwacht van een vaststelling der verzendingkwanta ? Dat de consument de dupe zou worden bij contingentering, staat bij voorbaat vast. We hadden indertijd een contingentering en ieder mosselverkoper en consument weet nog maar al te goed, hoe de verzorging van de mossels toen was. «Ze moeten ze maar vreten», was een wel wat ruwe uitdrukking, maar gaf toch in grove trekken een kijkje er op hoe de verzenders-mentaliteit is of wordt, bij een dergelijk systeem. De hemel beware ons voor een herhaling.

DE ZAADVISSERIJ

De eerste drie weken toegestaan om de Waddenzee en 't Friese Wad te bevissen, zijn ten einde. Vast staat dat meer werd gevestigd dan iemand had kunnen denken. Vooral nu de laatste week nogal wat fijn zand onder andere op Tesselstroom werd gevestigd is er reden genoeg tot tevredenheid. We menen niet te veel te zeggen als we beweren, dat onvoorziene tegenslagen daargelaten, de volgende twee mosselseizoenen met vertrouwen kunnen worden afgewacht, althans wat de voorraad betreft. Zou straks de visserij op 't Groningen Wad die aansaande dinsdag begint, eveneens zoveel meevallen, dan zal wel iedereen met onze boven uitgedrukte mening meegaan. En zou ook Zeeland's kweek weer wat beter op peil kunnen komen.

(Vervolg van vorige kolom)

De heer Dammers meent, dat hij een bemanning van tachtig man nodig heeft. Het schip zal niet zoals de Britten vijf reizen per jaar maken, maar slechts twee. Daardoor worden tachtig visdagen gewonnen, meent de heer Dammers. Het personeel kan af en toe in de verre wateren per vliegtuig worden afgevoerd.

Voorlopig liggen de plannen weer in de kast. Tot er redelijke voorstellen van de Herstelbank komen.

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

NEDERLANDSE VISSERSHAVENS VIERDEN HET FEEST VAN VLAGGETJESDAG

DE DRIE NEDERLANDSE VISSERIJHAVENS IJmuiden, Scheveningen en Vlaardingen hebben dit jaar ondanks de druilerige regen met enthousiasme het feest van Vlaggetjesdag gevierd. Het accent viel dit jaar op IJmuiden, waar minister Mansholt op bezoek kwam en waar de vloot — det «De Hoop» en de politiekruiser «Jaquar» — bevlagd in de haven lag. Een optocht van verenigingen, muziekkorpsen, boerendansers uit Twente, de Schermer en Zandvoort bracht duizenden op de been. De dansers brachten later op het Stationsplein het spel «Land groet zee» en in de avond vond het feest zijn hoogtepunt in de bruiloft van Koning Haring, die zich drie jaar geleden in IJmuiden een Katwijkse schone tot bruid koos.

Koning Haring en zijn jonge gemalin kregen uit Nederland geschenken aangeboden, er werd gezongen, pantomime gespeeld, gedanst op de muziek van de «IJmuiden Harmonie», die voor deze gelegenheid geheel in zuidwesters en olie-jassen was gestoken. Het kwam van pas bij deze regenval! Voorafgegaan door twee rijen fakkel dragers ging het tenslotte naar de haven, waar de Koning en Koningin sloop gingen op de sleepboot «Winston Churchill» naar de Doggersbank, waar zij in een van de zes daar opgetrokken flatjes komen te wonen. De woningnood had het huwelijk zo lang uitgesteld, merkte Koning Haring op. Zij krijgen nu een zeewolf en een knorhaan als burenen. De fijnvis woont uiteraard parterre...

Op deze dag in IJmuiden werd verder de bedrijfspwimpel voor de best verzorgde en aangevoerde gezouten haring in Katwijk en IJmuiden gehesen op de trawlogger IJM. 72 «Beatrice». Drs van Dijk verrichtte deze handeling. De minister en de burgemeester van Velsen hielden elk van de «De Hoop» af een korte toespraak.

S C H E V E N I N G E N

Neptunus en Willem Beukels zoon waren in Scheveningen op bezoek. Deze haven herdacht het feit, dat honderd jaar geleden vrij aan de kust mocht worden gekaakt en gezouten. Neptunus kwam in Scheveningen per reddingboot aan en werd met een sloep in de stromende regen aan land gebracht. Uit het vat, waarop hij zat, dook later Willem Beukelszoon op, met wie hij een aardige samenspraak begon. De vlootrevue werd het sluitstuk van de viering in deze haven. Wegens het slechte weer moesten de fakkeloptocht en het vuurwerk en de taptoe worden afgelast. Zondag kwamen duizenden ook hier in de haven naar de bevlagde vloot kijken.

V L A A R D I N G E N

Ook in Vlaardingen is er feest. Ook daar regen. Schipper Arie Visser en stuurman W. Goedknecht werden in een open landauer van huis gehaald en naar de haven gereden, waar de burgemeester op hun schip, de VL. 14 «Margaritha» de bedrijfspwimpel voor de best verzorgde haring, aangevoerd in Vlaardingen, hees. Duizenden stadgenoten en vreemdelingen hadden zich hier verzameld.

Burgemeester J. Heusdens vroeg zich bezorgd af hoe lang het nog zal duren dat Vlaardingen zijn plaats zal blijven innemen in de rij van vissersplaatsen. Er is weinig belangstelling bij de jeugd. Vier nieuwe trawloggers kwamen in de vaart, drie zijn er nog in aanbouw en negen worden uit de vaart genomen. Maar deze nieuwe eenheden markten niet in Vlaardingen. Zij hebben IJmuiden als thuishaven.

Daarna volgden waterskidemonstraties op de Maes, waarbij twaalf nummers werden afgewerkt. Hierbij was een «haringrace», die be-

oogde dat de deelnemers zo snel mogelijk een vaatje haring moesten afleveren bij de burgemeester, die zich aan boord van een politiebboot bevond.

NEDERLANDERS BEGINNEN INDUSTRIEVISSERIJ OP SMELT

De gebroeders van der Berg van Urk van de Urker koter UK. 60 — vol initiatieven als altijd — hebben als eerste Nederlanders besloten de industrievisserij op smelt te gaan uitoefenen. Smelt, een klein weekvinnig visje — ook wel zandspiering geheten en in Denemarken «Tobisch» — is veel gevraagd bij de vismeelfabrieken.

De UK. 60 is vorige week naar Cuxhaven gestoomd om de visserij te bestuderen en heeft er netten aan boord genomen. Lange trawl-netten, die soms tot een lengte van 20 meter reiken. Deze week is de UK. 60 ter smelvisserij uitgevaren.

Inmiddels laten de Nederlandse vismeelindustriën ook al smelt naar Nederland brengen door Noorse kotters. Maandag loste de Noorse «Kvernnes» de R.44.A — vroeger het hospitaalkerkschip «De Hoop» — veertig ton smelt bij «De Toekomst» te IJmuiden. Ook de R.77.A. loste hier. De oude «De Hoop» bevat goed als koter en kreeg in Noorwegen een nieuwe motor.

CHANTIERS et ARMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dakwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

S.A.I.T. SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE
TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE

21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70

NIJEUWPOORT

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

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL
Export
KATWIJK aan ZEE

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

ZEE-AQUARIUMS IN AMERIKA

Te St. Augustinus in Florida bezit het Marine Museum twee grote aquariums, waarin meer dan 10.000 verschillende soorten vis te zien zijn, tot haaien toe.

De twee aquariums zijn ongeveer 25 meter lang en 6 meter diep, en bevatten elk meer dan 1 miljoen liter water.

Er zijn meer dan 300 kijkgaten voor observatie. Oorspronkelijk werd het gebouwd voor het filmen van onderzeese scènes.

VERTRAGING IN NIJEUWBOW VISSERSSCHEPEN

In zijn Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer over de landbouwbegroting 1957 deelt Minister Mansholt o.m. mede, dat niet valt te ontkennen, dat er de laatste tijd vertraging is ontstaan in de nieuwbouw van vissersvaartuigen, welke worden gefinancierd op grond van de saneringsregeling voor de visserij. Deze moeilijkheden worden veroorzaakt door inmiddels optredende schaarste op de kapitaalmarkt en door de belangrijke stijging van de bouwkosten van de schepen. De kapitaalschaarste heeft er toe geleid, dat de scheepshypotheekbanken zich bij de verlening van eerste hypotheek op vissersvaartuigen beperkingen hebben opgelegd. De gestegen bouwkosten hebben tot gevolg gehad, dat niet alleen het bedrag dat voor een eerste hypotheek gefourneerd moet worden, hoger ligt, maar dat bovendien de ondernemers, om te kunnen voldoen aan de eis, dat tenminste 25 p.c. van de bouwkosten uit eigen middelen moet worden gefinancierd, een groter bedrag uit hun liquide middelen beschikbaar moeten stellen.

De Minister is van oordeel, dat er geen aanleiding is om op grond van het bovenstaande een wijziging aan te brengen in de normen, welke de Visserijnota stelt, omdat de gerezen moeilijkheden geen gevolg zijn van omstandigheden, welke zich uitsluitend in de visserijsector voordoen.

GEKLEURDE VERPAKKINGEN VERBODEN IN KANADA

Het ministerie van Visserij in Kanada deelde mede dat het voortaan verboden is gekleurde, doorschijnende verpakkingen te gebruiken voor de verkoop van visserijproducten.

Dit verbod slaat ook op de geïmporteerde waren. Hierdoor wordt vooral de invoer van gerookte kippers getroffen.

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL,

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

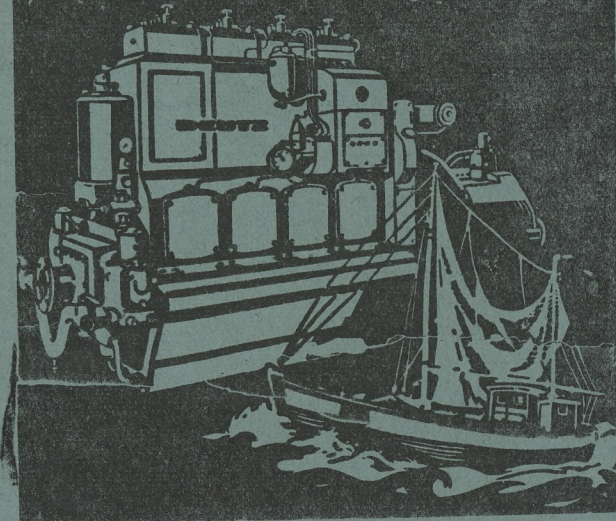
van bomen en andere houtsoorten
MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

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 :

Tel. 23.33.93
Telegram : Léoneessel Luik

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

185V