



# Het VISSERIJBLAD



CANADA :  
EERSTE PRAKTISCHE BEWARING VAN VIS MET  
ACRONYSE

# Berichten aan Zeevarenden

FRANKRIJK

11/60 Haven van Duinkerken

Van 10 mei 1957 af tot nader bericht, zal een emmerbaggermolen werkzaam zijn in de toegangseul naar de sluis trystram. Alle vaartuigen dienen bij dag en bij nacht doorvaart aan te vragen door vier stoten op de fluit. De baggermolen zal deze toelating tot doorvaart verlenen door vier stoten op de fluit. De vaartuigen dienen te passeren langs de kant waar bij de dag twee zwarte bollen boven elkaar en bij nacht twee rode lichten boven elkaar vertoond worden; de snelheid dient tot een minimum herleid.

(Med. «Ponts et Chaussées»  
Duinkerken 10-5-57 - H.24846

## Fa JAC. VISSER-CLOTS ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in  
gerookte makreel

Import — Export

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5201. Tel. huis 4737

Telegram-adres «Visserclots»

89

## N. V. v.h. C. DEN DULK KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel  
Koelhuis

Tel. nr 2036

Na 6 u. : 2670

(100)

## GLAS en ZOON

Specialiteit in: Witte kabel-  
jauw, Vlootvleugels, Tarbot  
en Heilbot

Tel. : Magazijn 4192  
Tel. : Huis 5721

IJMUIDEN - HOLLAND

(120V)

## Haringgroothandel CORNELIS VROLIJK'S VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

Tel. 4200 - 5318 - 6319

(Holland)

(96)

## ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. : 5637, 4524, 4822

Na 6 uur : 4732 - 4595

Specialiteit : schelvis

kabeljauw, makreel

— haring, enz —

(80V)

BELGIE

11/61(T) Lombardsijde — Zee-  
waartse schietoefeningen.

Zie B.a.z. 1/10(T)-1957.  
Gedurende de weken van 27 mei tot en met 8 juni 1957 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector. Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 7 u. tot 10.30 GMT (8.00 tot 11.30 u., plaatselijke tijd) en van 12.30 GMT (13.30, plaatselijke tijd) tot zons-  
ondergang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 11.30 uur, plaatselijke tijd.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort  
20-5-57 - H.24914)

11/62(T) Wielingen - Wrakken-  
Opruimingswerkzaamheden.

Posities : a. 51°24'01"N 3°16'43"  
Posities : b. 51°23'51"N 3°17'46"E  
In verband met opruimings- en  
duikerswerkzaamheden :

1. zijn bij het wrak a. «Empire Blessing» drie gele werkboeien, gemerkt HD.1, HD.2 en HD.3 gelegd ;
2. zullen bij het wrak b. «Look Out» eerlang en zonder nader bericht 2 werkboeien gemerkt HD.4 en HD.5 gelegd worden.  
De scheepvaart wordt verzocht

deze wrakken zo ruim mogelijk en met geringe vaart te passeren.  
(Hydrografie Oostende)

11/63 Schelde - Schaar van  
Ouden Doel.

«Verlegd :

1. rode stompe ton nr 6, ongeveer 280 m. in de richting 215° naar, 51°20'10".5N 4°15'48"E
2. zwarte spitse ton nr 3 ongeveer 260 m. in de richting 223° naar, 51°20'07" N 4°15'43"E

In de lijn der zwarte tonnen nrs 1 en 3 staat minstens 10 dm water.

In de lijn der rode tonnen nrs 4 en 6 en ZWHS lichtboei F.-O.D. staat minstens 10-6dm water.

Middenvaarwaters : 7dm (diepten t.o.v. LLWS)».

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Antwerpse zeediensten 11-5-1957 - H.24850).

11/64 Officiële radioberichten  
voor de Belgische koopvaardij.  
Het BELMAR-SYSTEEM.

BELANGRIJK : De gezagvoerders van de koopvaardij schepen zullen er voor zorgen dat een exemplaar van deze mededeling aan de officier-radiotelegrafist zal overhandigd worden.

1. Het verbindingsplan omschreven in par. 9 van het Bericht aan Zeevarenden nr. 1/2-1957 reeds veranderd door het bericht nr 3/23-57 zal als volgt gewijzigd worden.

- B. Radiotelefonie :
2. Radio Banana Lezen «8783,1 Kcs» in plaats van «8731,1 Kcs».

C. Radio omroep :

2. Radio Belgisch Congo :

De bestaande tekst doorhalen en vervangen door volgende :  
«De BELMAR-berichten zullen uitgezonden worden in de in gebruik zijnde taal van de uitzending, op het einde van bepaalde nieuwsuitzendingen op de volgende tijden en aangeduide frequenties :

a. Korte golf.

Uren : 06.30 (zondag 07.00) —  
Frequenties : 4760 Kcs — 9380 Kcs.

Uren : 12.30 — Frequenties : 4760 Kcs — 11720 Kcs.

Uren : 21.00 (zaterdag 22.00) —  
Frequenties : 4760 Kcs — 9380 Kcs.

Nota : Zodra het BELMAR-sys-



## SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-  
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse  
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN

Tel. 5459 — 5110

## 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. 35 Br. Ton van 1943 en Mo-  
tor 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. Ver-  
kerde waarde : 2.000.000 F.

★

TE KOOP : IJzeren VISSERS-  
VAARTUIG van 100 BT, gebouwd  
in 1931 en voorzien van een motor  
Deutz van 240 PK van 1937. Ver-  
zekerde waarde 2.400.000 F. Kost-  
prijs 1.700.000 F. 5996V

TE KOOP : 2 «Carels» Marine Mo-  
toren, Type 3E 35P - 4 Takt 300 PK  
260 rpm. 3 Cylinders. Bouwjaar 1935.  
De een voorzien van Koppeling Bre-  
vo 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.

## GROTE OKKASIE !!!

## SCHOON en MODERN VISSERSVAARTUIG

Admiralty eiken gebouwd, 1945,  
prima onderhouden. Nog nooit ge-  
vist hebbende. 27 m. lang. Machine-  
kamer als nieuw. Reservestuk-  
ken 240 pk Crossley Diesel met 2  
Diesel groepen, Waarde 5 miljoen,  
voor 1 miljoen 350.000 F. Krediet.  
Schrijven bureel blad. 6060V

HET VISSERIJBLAD  
IS UW BLAD !!!

NEEMT EEN

ABONNEMENT

OP ONS BLAD !

Het

# VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER :  
St Jorisstraat, 18, Costende  
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

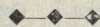
### Zijn of niet zijn

**D**at is de vraag die iedereen zich tegenwoordig stelt in het visserijbedrijf na de evolutie die we sinds het begin van dit jaar kennen.

De toestand is er niet plots en onverwacht gekomen, ze is een logisch gevolg van de visserij-negerende politiek die verschillende regeringen, verschillende ministers en verschillende ministeries sinds enkele jaren hebben gevolgd.

Tot nu toe heeft de visserij het geluk gehad enkele perioden te kennen, die wel niet zeer schitterend geweest zijn, maar die haar toch toelieten min of meer het hoofd boven water te houden. Die omstandigheden zijn niet het gevolg geweest van regeringstussenkomsten. Ze zijn echter een reden geweest voor de regering om in totaal niets te doen voor een bedrijf dat buitengewoon gevoelig is voor allerlei omstandigheden.

Dat leert ons de huidige toestand vooral.



**M**en heeft, na de crisis van 1948, die met zich meebracht dat verschillende rederijen verdwenen en talrijke vaartuigen uit de visserij verdwenen, een aanpassingsperiode gekend. Het verbeterde gedurende een zekere periode, maar wanneer het woelige water tot rust gekomen was, stelde men vast dat er opnieuw iets te kort was dat deze toestand moest bestendigen : een visserijpolitiek van de regering.

De enige politiek die de regering toen gevolgd heeft was het geleidelijk openen van de grenzen om onze naburen zeker niet te veel aanleiding te geven om boos te kijken.

En toen heeft men ons de Benelux op de hals geschoven. Ondoordacht werd getekend en de Belgische middenslag- en kustvisserij verkocht en verkwanseld in ruil voor een problematische uitvoer van Belgische IJslandvis naar Nederland.

Hoe het met die Benelux verlopen is, stelt iedereen vast. Nederland had niets te verliezen met een gebeurlijke invoer van IJslandvis : het heeft zelf geen diepzeevisserij. Tenslotte heeft het niet in het minst woord gehouden en — zodra de mogelijkheid open stond — zijn Beneluxpartner verloochend, in zoverre er invoermogelijkheden waren uit andere landen.

Het is de kust- en middenslagvisserij die bij de gebroken potten zit. Voor onze hoogzevisserij is er geen uitwegmogelijkheid naar het noorden. De enige mogelijkheid is een verhoging van het visverbruik in ons land. Maar naast de concurrentie voor fijne vis en garnaal op de buitenlandse markt, waar we geleidelijk verdrongen werden, worden we thans op de eigen markt verdrongen voor dezelfde producten.

En waar geen mededinging te vrezen was uit Nederland voor IJslandvis, is de mededinging gekomen uit andere landen waarvan men de grenzen wijd open gezet heeft.



**Z**eker, deze toestand is niet de schuld van de huidige regering. Het zijn feiten waarvoor de huidige regeerders geplaatst zijn geworden, een treurige erfenis. Evenals het feit dat de visserijbelangen thans verdeeld zijn over te veel verschillende ministeries om nog iets nuttigs te kunnen tot stand brengen : elk heeft er zijn eigen mening omtrent en dat is de reden dat er in de afgelopen jaren niets gedaan werd.

Wat we de huidige regering thans verwijten is dat er niets gedaan werd om het kwaad met de wortel en al uit te roeien, dat er moet gewacht worden tot aan de vooravond van de verkiezingen om beweging te zien, beweging die voor ons, op dit ogenblik nog altijd betekent : woorden, woorden en nog eens woorden.

Er werd geen middel gevonden in de laatste jaren om alle visserijbelangen onder één verantwoordelijke dienst te verenigen. Nochtans werd voortdurend door het Verbond der Belgische Zeevisserij op deze nagel gehamerd, werd de noodzaak hiervan maar al te goed ingezien.

In plaats van de administratie eenvoudiger te maken, werd ze nog meer ingewikkeld, werd alle bevorderingsmogelijkheid ontnomen aan ambtenaren die het bedrijf door en door kennen, werd de visserij voor sommigen een stapsteen naar hogere posten, meer niet en op zijn minst geen bedrijf dat de moeite van een ernstige studie waard is.



**Z**o komt het dat een brief aan de minister weken tijd nodig heeft om beantwoord te worden, zelfs wanneer het zeer dringende zaken betreft : te veel ambtenaars moeten er hun zeg over zeggen en hun zegen over geven.

Zo wordt het mogelijk gemaakt dat allerlei avonturiers zich met de visserijbelangen bezig houden en gretig gehoor vinden bij de verschillende ministers, omdat de verkiezingen voor de deur staan en die mensen voortdurend herhalen : de minister doet goed, doet niet anders dan goed, kan niets dan goed goed, waar er in feite nog altijd niets gebeurd is. Aldus worden twee soorten belangen gediend : deze van de politieke partijen en die van private personen, van de algemene belangen van de visserij wordt niet gesproken, er wordt beloofd, maar of er iets zal gedaan worden, is wat anders.

Want alle middelen zijn slechts lapmiddelen zolang de regering geen visserijpolitiek heeft aanvaard, zolang de huidige verdeeldheid over verschillende (onverantwoordelijke) ministeries blijft hangen, zolang er te veel ambtenaars die er niets van kennen en te weinig die er iets van weten zich met de visserij bemoeien, zolang er niet kordaat een einde wordt gesteld aan de huidige gevolgen van een erfenis die de visserij nooit gewild heeft, maar waarvoor tot nu toe niets gedaan werd om ze ongedaan te maken.

Er moet krachtadig ingegrepen worden. Al het overige is larie, beloften en kiespropaganda.

J. H.K.



## Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Krijgen daar een brief van een kameraad uit Brussel en met dat ik verleeden reize niet al te goed geweest zijn, gelijk of dat Euphrasie julder wel gaat geschreeven hebben, hadden kikk gezeld van die brief oover te maaken aan eenen van mijn kolleegaas van de gazette.

Maar de deezen zat juist in ambetante papieren. 'Je had gedaan met zijn fietong omdat aal de menschen datten beschreef dood of teveege waaren, en je moeste een nieuwen beginnen. De baas van de gazette zit ook in deerlijke papieren, dat is iedere keer azoo als me wijnder opslag vraagen zoo da me beslooten hebben van dat niet meer te doen om die mensch niet in geldmoejelijkeeden te briengen. Maar voor van die kolleegaa voors te spreken, je gaat nu een fietong schrijven en in de plaatse van betaald te worden per woord of per lijne of per hoofdstuk, gaaten betaald worden per doo mensch datter in zijn boek komt. En als de baas hoorde datten gieng de maale in zee zenden met biekanken tweeduist menschen der op, zonden zeere een teelegram om te zeggen datten dadde niet moeste laten gebeuren, want zeiten, ziet dat de maale zienkt, 'k zouden wel fajiet gaan. Daarmee hebben 't ik aan mijn flassche om die brief te beantwoorden.

Die mensch uit Brussel is gelijk niet kontent van zijn reize met de maale naar Boelonje. Eerst en vooral opdatten ten tienen moeste vertrekken in de plaatse van een half ure later, en dat 't algelijk tienenhalf geworden is alsten vertrok. Wat moet die mensch wel hebben Je krijgt ze gedacht en 't is nog niet wel.

Dat de baar seffens vul zat met menschen die droogvis geeten hadden, is een goeje zaake geweest voor de vischpropaganda en de biermarchands. Azoo leeft geheel ons dierbaar vaaderland van de maale. En voor kaffie te drienken, weet je gij dat ze dadde niet maggen verkoopen op zee? Ten eersten dat kan je ooverals drienken os je aan wol zijt, ten tweeden is dadde slecht voor de visschen die in zee zwemmen en ten derden kosten ze niet weeten datter niemand gieng zeeziek geworden zijn en ten vierden is het wel omdatter allesziens geen kaffie gedroenken wierd datter niemand zeeziek is geworden, dat zijn voorschriften van 't Mieniesteerie van Volksgezondheid, 't Mieniesteerie van Zeewezen en 't Mieniesteerie van de Brouwers en andere flasschentrekken.

En nu van dat eeten: datter geen plaatse was en geen menuus omdat iedereen 't zelfde moeste eeten. Je weet misschien ook dat die maalen ingericht zijn volgens de nieuwste zeevaartreglementen. Als je 't niet wist, weet je 't nu. Dat wil zeggen dat ze niet te veele menschen met een keer maggen laten eeten, de visschen zouden te veele eeten op 't zelfste moment krijgen en dat is niet goed voor hunder gezondheid. Wat dat dien eenen plaat betreft dat je koste krijgen en nietent anders, dat is

ook volgens de nieuwe reglementen: de geleerden zijn beezieg met zoeken op waffore maniere dan de visschen 't beste gekweekt worden: met waffoor eeten en daarmee moeten ze op alle scheepen op 't zelfste moment 't zelfste eeten geeven aan de menschen die dadde kunnen overzetten aan die beesten. J'et gij zeeker ook geeren een stik kabeljauw die goed gereegeld is, gelijk bij de zwijns? Ehwel, omdat te bekomen moeten ze den eenen dag vet eeten geeven aan boord en de volgende dag maager eeten, azoo is 't niet aal vet vlees en niet aal mager ook aan de kabeljauw en de gernaas en is iederen kontent, uutgenoomen de deeze die op zee zijn en een maagere dag treffen, gelijk of dat dat mischien het geval is geweest den dag dat je giender met de maale naar Boulonje geeren zijt.

Oover de fransche piekong en de kojak moeten 'k niet veele vertellen zeeker je gaat 't zelve wel oendervoenden hebben en aangezien dat der niettent oover schrijft, moeten 'k peinzen dat 't joen meegevallen is. 'k Moeten je fijne smaake bevoenderen waar dat je zegt dat je de passagiers te Boelonje uit 't ooge verlooren hadde, dat wilt zeggen dat je gij in jen eentje der op uit geweest zijt om beeter te kunnen genieten van de goeje diengen.

Daarin hebt je gij 't voorbeeld gevolgd van de eilige kluitzenaars en andere braave menschen die hunder ook in de woestijne en de saguariejaa achteruittrokken om beeter van de deugd te kunnen genieten.

Dan de joengetjes van de iebies en ook de andere snotneuzen veele te joeng zijn om daarvan te proeven zijn 'k mee 't akkoord. 'k Hebben zelve lange melk gedroenken, tot mijn vijf jaar, en dat is de reden dat ik der genoeg van hebben. Maar van den anderen drank, kunnen 'k spreken van oendervien-dienge dat dat niet goed is voor joenge aapen. En dat je gij in bevoenderienge staat voor de gasten van den iebies die zoo schoone braave geweest hebben aan boord en waarvoeren dan de meesters zoo goed gezorgd hebben, ehwel, dat doet mijn niet alleene plezier, maar dat doet plezier aan aal de menschen van de visscherije.

Daarmee ister weere een keer be-weezen dat de visschers geen droenkaards en geen zallappen zijn gelijk of datter maar al te veele gezeld wordt. Als een visscher die in veertien daagen, drie weeken geen bier ziet, en piente of drieje achterreeke kant uitdrienken, isten rap weg omdatten dadde niet gewend is. Zattekuls zijn ze niet, maar ze kunnen der moeilijk teegen, dat is allesten.

En bedankt voor je schoone brief en als 't een keer schoon weere wordt gaan 'k een keer kommen kicken aan de vlaggestok of dat mijn maat uit Brussel, De Ket, zegten datten heet, daar zit. 'k Gaan een smaaksje droogvis meehebben en je kant hij dan zorgen voor 't spoelwaater.

Allez, Ket, gelijk of damme gezeld hebben!

Stierman Lèeze.

## NIEUWE KOELINSTALLATIES AAN BOORD VAN VISSERSSCHEPEN

De Duitse machinesfabriek «Linde» heeft, in samenwerking met verschillende scheepswerven, reeds talrijke vaartuigen van een bijkomende koelinstallatie voorzien.

Deze installatie dient vooral om het smelten van ijs tegen te gaan, en heeft aldus twee grote voordelen:

1. Het wordt mogelijk langere reizen te doen.
2. De mede te nemen hoeveelheid ijs vermindert.

Het systeem werkt als volgt: De bunkerruimte wordt volledig geïsoleerd. De koeling volgt dan in een buizensysteem gelijkmatig verdeeld over de dekwand. De zijkanten van de bunkerruimte krijgen geen buizen. Immers men heeft vastgesteld dat de temperatuurstijging vooral een gevolg is, door de warmte afkomstig van de dekwand.

Het apparaat, nodig voor de koeling wordt gewoonlijk ondergebracht in de machiniekamer. Het zijn machines met water gekoeld, waarvan de besproeier bestand is tegen zeewater. De afkoeling van deze besproeier wordt voorzien van een afzonderlijk electromotor.

Voor het regelen van de werking is een thermostaat voorzien en indien gewenst een signaallamp, die de temperatuur van de koelruimte aanduidt op de brug of in de machiniekamer.

Het plaatsen van deze instelling wordt gedaan door Duitse ingenieurs, verbonden aan de fabriek «Linde», de oudste van de wereld op dit gebied.

## VISSERS VAN ZEEBRUGGE GEHULDIGD

Gedurende de laatste vergadering van de vismijnkommissie werd de bemanning gehuldigd van de Z.725 «Anna», die deze eer te beurt viel, enerzijds voor de kwaliteitsprijs, die ze verwierf voor de karnaal en anderzijds omdat ze zich verdienstelijk maakte bij de reddingspogingen van de Z.197 in november jl.

Tijdens de reddingspogingen van de Z.197 werd de Z.34, waartoe de gevierde bemanning behoorde door de aanvaring lek geslagen en kwam zo ook tot zinken. De Z.34 stond onder het bevel van schipper-eigenaar Lucien Van Dierendonck, Dhr Van Damme, burgemeester van Brugge, heeft er aan gehouden als voorzitter van de Kommissie aan de bemanningsleden zijn gelukwensen over te maken en overhandigde elk een herdenkingsteloer. Op zijn voorstel zal de Z.725 «Prins Albert» worden omgedoopt.

Tevens kondigde hij aan, dat het vaartuig op 6 juli, ter gelegenheid van de opening van het nieuwe Oostdok in de vissershaven het zinnobeeldig lint zal doorvaren naar het nieuwe dok.

## DE KUSTVISSERIJ KWAM TE OOSTENDE BIJEN

Zondagmorgen kende de vergadering die het Verbond der Belgische Zeevisserij, onder het voorzitterschap van de heer Vandenbergh, voorzitter van de Kustvisserij Reders, voor de kustvisserij belegd had, een zeer drukke opkomst: een bewijs dat het niet al te best gaat in deze sektor van het bedrijf.

Er werd lang over en weer gesproken over de mogelijkheden om de garnaalvisserij te beschermen, deze zijn uiterst gering tengevolge van de verschillende overeenkomsten waarmede onze vroegere ministers ons gebonden hebben. Ze hebben daarbij weinig aan de kleine visserij gedacht die bijzonder gevoelig is, wat men thans voor de zoveelste maal kan vaststellen. Alle middelen die zouden kunnen aangewend worden werden overwogen en besproken. Tenslotte werd besloten de regering voor de vraag te stellen of ze de zeevisserij in ons land wil behouden, en dan de kleine visserij in het bijzonder, maar dan moeten onverwijld ernstige maatregelen genomen worden. Binnen veertien dagen zou terug een vergadering belegd worden om te zien wat de regering intussen gedaan — en niet beloofd — heeft.

Verder werd medegedeeld dat zoveel mogelijk zal gebaggerd worden in het Montgomerydok en de reden waarom niet meer kan gedaan worden, terwijl enkele woorden werden gewisseld over de schikkingen die zouden moeten genomen worden wanneer de nieuwe garnaalmijn in gebruik genomen wordt, dit zal met 1 juli gebeuren.

Over de eis van VOZOR om de kleine schepen verplichtend te verzekeren tegen gewoon risico werd eveneens gesproken en werd besloten bij de Minister tussen te komen om een gunstige schikking te vinden voor de kleine schepen. Vroeger werd hen een toelage verleend. Dit is nu het geval niet meer.

## Het Montgomerydok en de kustvisserij

Als gevolg op een tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, heeft dhr Verschaeve, Hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen het nodige gedaan opdat in het begin der maand juni een aanvang zou kunnen genomen worden met het baggeren van het Montgomerydok, in zoverre dit nog mogelijk is. Aldus zou er in het midden althans een vaargeul vrij komen.

Tevens zal gezorgd worden voor een baggering van het tijdok nabij de nieuwe vismijn: langs de kantine en ook aan de kant van de kuisbank.

De steen die in het Montgomerydok ligt en een gevaar oplevert voor de scheepvaart, zal gelicht 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.



VIS GEEFT KRACHT

EN SMAAKT ZACHT !

**Hoe de reders zelf  
hun markt regelen !**

Door de staking in de hoogzeevisserij was er voor ijslandse vis steeds een flinke prijs te bekomen. We duiden het dan ook niemand kwalijk dat van deze enige gelegenheid enkele grote middenslagtreilers wilden gebruik maken om ook eens wat te verdienen. Maar dan moet dit met een beetje overleg gebeuren.

Voor deze week waren er maar eventjes ZEVEN ijslanders in de vismijn verwacht. Dan moeten we hierbij rekening houden dat deze week wat de visverkoop betreft een flauwe week is. Inderdaad, door de hoogdag op donderdag, zal er minder vis gekocht worden, de meeste leurders zullen ook thuis blijven of minder verkopen en dan komt men op de markt met zeven ijslanders. Het zijn wel geen grote, maar toch voldoende om de prijzen naar beneden te houden.

Met een beetje overleg had het anders kunnen zijn !

**VERGADERING  
HULP IN NOOD**

Vrijdagnamiddag, 31 mei, heeft te Oostende te 15.30 uur de jaarlijkse algemene vergadering plaats van deze Onderlinge Verzekeringmaatschappij.

Op deze vergadering zal het voorbehoudingsfonds aan de leden uitgekeerd worden.

Op zondag 2 juni zal te 10.30 uur op het stadhuis van Heist, een half uur vóór de algemene vergadering van de reders, ook een voorlichtingsvergadering plaats hebben en aldaar overgegaan worden tot de uitbetaling van het voorbehoudingsfonds voor de leden van de Oostkust.

**VERGADERING DER  
REDERS VAN DE  
OOSTKUST  
TE HEIST**

Zondag 2 juni heeft te 11 uur op het stadhuis van Heist een algemene vergadering plaats van de reders ter kust, en middenslagvisserij.

Door de heer Vandenberghe zal er de toestand van de middenslag- en kustvisserij besproken worden en de middelen om er aan te verhelpen.

Alle reders worden verzocht op deze vergadering aanwezig te zijn om er de waarheid te horen, opdat niemand zich illusies zou maken omtrent al het gepraat in zekere dagbladen uitgekraamd.

**Naar het Zwarte Woud**

Op het ogenblik dat we dit schrijven, zit een autobus met gelukkige mensen ergens in het schone Zwarte Woud om een aangename tocht te maken. Wanneer deze regels verschijnen, zullen ze reeds terug zijn en een aangename reis vol prachtige herinneringen achter de rug hebben.

We kunnen nog geen verslag uitbrengen omdat we niet weten hoe alles is afgelopen. Aan de hand van de weerberichten kunnen we toch zeggen dat ze het goed getroffen hebben met het weer en dat is al veel. Wat de natuur zelf betreft, die is er altijd even mooi en van het onthaal gesproken : er is gezorgd voor overvloedig, lekker en afwisselend eten gedurende de ganse reis en uitstekende hotels waar goed kan uitgerust worden. Er wordt verpoost in gezellige plaatsen, onder meer te Rudsheim waar alle reizigers hun hartje zullen kunnen ophalen in een vrolijke Rijnstemming. Er worden verschillende bezienswaardigheden bezocht en uitstappen gedaan : met de zeltbaan naar het Niederwaldendenkmaal bij Rudesheim, het prachtige slot te Heidelberg, de berg Schauinsland, watervallen te Triberg en te Schaffhausen. De mooiste banen worden gevolgd : De Rijn de Bergstraat, Zwarte Woudhoogtebaan, Hellebaan. Verschillende mooie steden worden bezocht : Heidelberg, Baden-Baden, Freudenstadt, Donaueschingen en Freiburg.

Te veel om alles op te noemen. Een gelegenheid die niemand mag missen. De inschrijvingen voor de tweede tocht (van zaterdag 15 tot en met woensdag 19 juni) sluiten volgende week, er zijn nog enkele plaatsen vrij in de kar. Wie dus mee wil, laat zich onmiddellijk inschrijven. Ook voor de reis van 29

juni tot en met 3 juli zijn er reeds veel liefhebbers. Tijdig opgeven is noodzakelijk wil men beslist meegaan. Want als de eerste reizigers zullen teruggekeerd zijn zal iedereen vernemen hoe het geweest is en zullen de meesten zich opgeven. Wie eerst komt wordt eerst gelend !

Schriftelijk of persoonlijk : Verbond der Belgische Zeevisserij, vismijn, Oostende. Tel. 05973503.

**BEKEND REDER  
NEEMT ONTSLAG  
ALS  
BEHEERDER**

Wegens gezondheidsredenen heeft de heer K.L. Verleene ontslag moeten nemen als bestuurslid van het Verbond der Belgische Zeevisserij. Hij heeft ook wegens dezelfde reden zijn ontslag genomen als beoogd in verschillende organisaties. Dhr Verleene was sinds april 1949 lid van de beheerraad, als plaatsvervanger en opvolger van de heer L. Verbanck. In al die jaren heeft hij trouw de zittingen bijgewoond en steeds zijn man gestaan om de belangen van de groep die hij vertegenwoordigde en van de ganse visserij te verdedigen. Het Verbond der Belgische Zeevisserij verliest in hem een knap raadslid en een werker. Ook de andere organisaties verliezen in hem een man met grote ondervinding.

We wensen de heer Verleene spoedige beternis na de verplichte rust, die hem thans opgelegd werd.

**REDERS,**

**Helpt mede aan de  
prijzverminderingen  
KOOPT BIJ UW  
COOPERATIEVE**

**S. C. A. P.**

**H. BAELSKAAL, 27 — Tel. 729.51**

**VOZOR  
LAAT WEER  
VAN ZICH  
HOREN**

De wet verplicht niemand zijn vaartuig te verzekeren tegen gewoon risico. Onrechtstreeks is dit wel het geval. Alle reders zijn, ingevolge de wet van 1939 op de onderlinge zeeverzekering tegen oorlogsrisiko, verplicht aangesloten bij de VOZOR. Dezelfde wet zegt echter dat, onafgezien of men premie betaalt, vooraleer van de VOZOR te kunnen genieten bij eventueel ongeval door oorlogsfeiten, men dient verzekerd te zijn voor eenzelfde bedrag voor gewoon risico. Bijgevolg is ieder reder verplicht zijn schip tegen gewoon risico te verzekeren.

Dit is nu wel voor het grootste gedeelte der vaartuigen het geval. Ieder reder weet welke gevaren hem op zee kunnen wachten en hij is weinig geneigd een risico te lopen dat hem zijn broodwinning kan kosten.

Anders is het gesteld met de kleine kustvisserij. Daar is de toestand zo dat de meeste reders het zich niet kunnen veroorloven een verzekeringpremie te betalen. Inderdaad voor sommigen zou de premie meer bedragen dan de diensten die ze hebben. Dit wordt dan maar uitgevaren « Gods genade » en gebeurt er iets dan is de reder geruineerd. Deze kosten van verzekering zijn zelfs zwaar in verhouding tot het werkelijke aantal zeedagen dat de kleinste schepen kennen : ze liggen veel binnen en tengevolge van slecht weer of bij gebrek aan bemanning.

Het is natuurlijk ongezond deze toestand te bestendigen, maar zolang het niet beter gaat in de kustvisserij, en dat is nu het geval als gevolg van een ondoordachte regeringspolitiek, moet er iets gevonden worden om die mensen toch toe te laten met hun schip hun brood te verdienen.

VOZOR heeft aan al de reders waarvan het schip niet verzekerd is voor gewoon risico, laten weten dat ze zich moeten laten verzekeren, zij het ook tegen mindere voorwaarden, zoniet zal het schip in de haven weerhouden worden en het uitvaren verboden.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft onmiddellijk bij de Minister van Landbouw aangedrongen opdat deze het nodige zou willen doen om deze mensen het uitvaren mogelijk te maken zonder zware kosten.

## SCHADEGEVALLEN

### VASTGELOPEN

De Z.504, onder bevel van schipper Leon Savels, kreeg tijdens de visserij de korre in de schroef en moest de hulp inroepen van de Z.149, die het defekte vaartuig naar Zeebrugge sleepte, waar beide vaartuigen door de scherpe wind op de Westbank dreven. Men moest hoge tij afwachten om los te komen. Dit geschiedde maandagnamiddag.

### OPVISSEN VAN OORLOGSTUIG

Toen de Z.793, schipper - eigenaar Richard Couwijzer, viste twee mijnvormige bollen van 50 en 70 cm diameter op. De ontminningsdienst der Zeemacht van Oostende werd hiervan op de hoogte gebracht en de twee tuigen werden inschadelijk gemaakt. Naar het schijnt zouden het hier stukken betreffen van een in zee neergestorte V-1.

### OEFENMIJN OPGEVIST

De Z.517, stuurman-eigenaar Leon Devooght kreeg een oefenmijn in de korre. Dadelijk werd met het gevaarlijk tuig aan boord, de terugkeer aangevangen. De ontminningsdienst van Oostende, die onmiddellijk ter plaatse kwam, stelde vast dat het hier een oefenmijn betrof, die alhoewel ze niet zo een gevaarlijke lading springstof bezat, toch in staat zou zijn een vissersvaartuig in de lucht te doen vliegen. Het gewicht van de mijn bedroeg 400 kgr. Na de ontlading werd de mijn dan van boord gebracht.

### SCHADE IN HAVEN

Bij het aanleggen werd door de Z.548, schipper Savels Leopold, schade toegebracht aan de Z.409. De Z.548 drukte met de voorsteven op de achterstuurboordreling van de Z.409 die werd doorgebroken.

## ARBEIDSONGEVALLEN

### OOSTENDE

VERHAEGHE Roger, scheepsjongen aan boord van de O.105, kreeg een plank op de linkervoet. Hierdoor liep hij een verzwering op van de grote teen.

Tengevolge van het slingeren van het vaartuig, is DEGROOTE Albert motorist aan boord van de O.25, tegen de winch gevallen, waardoor hij een ribbreuk opliep.

BRYSSSE Raphael, stuurman op de O.124 van de rederij Boels, werd gekwetst door een stukgeslagen ruit aan de linkerhand, terwijl hij op wacht stond in de brug.

DURIE Roger, schipper van de O.183 kreeg een stukje roest in het linker oog, terwijl hij werkzaam was aan boord.

ROUZEE Fernand, schipper van de O.243, is geprikt door een stalen kabel in de rechterhand.

Terwijl Casier Benoni, lichtmatroos aan boord van de treiler O.92 de vangst gutte, is hij gestoken door een vis in de linkerpink.

RAPPE Oscar, schipper van de O.184, is uitgedegen en op de rug gevallen, bij het inhalen van de korre.

BILLIAERT Jean, 1ste motorist aan boord van de O.84 «Edison»,

### OPGESLEEPT

De Z.448, schipper-eigenaar Carlier Alfons moest met motordefekt door de Z.433 opgesleept worden. Het schip werd op de bank gezet waar werd vastgesteld dat de klep van de waterpomp gebroken was.

### MOTORDEFEKT

De Z.454 schipper Maurice Van Torre moest met motordefekt aan de keerkoppeling, de hulp inroepen van de nabijvissende Z.530, schipper André Vantorre die het defekte vaartuig veilig de haven binnensleepte.

### VISSERSVAARTUIG BESCHADIGD

De Z.248, schipper-eigenaar Carron Maurice is bij het terugkeren van de vangst ter hoogte van de kleine pier midscheeps aangevaren op de N.801, schipper Van Dierendonck Ermond. De N.801 werd de verschansing gekraakt over een lengte van 20 cm., tevens zijn vier stutten gebroken.

### AVERIJ

In de schuilhaven werd door de Z.248, schipper Carron Maurice bij het manoeuvreren, schade toegebracht aan de Z.466, schipper Rene Claeys. De achterbank van de Z.466 werd gebroken aan de bakboordachter.

### KORRE VAST

De Z.453, schipper Martony Leopold sloeg met de korre vast. Daardoor was men verplicht de boel te vieren en af te kappen. De voorgalg en het voordek werden ontzet. De Z.453 is, na dit gevoelig verlies geleden te hebben teruggekeerd naar de Zeebrugse haven.

werd gekwetst aan de linkerschouder door een drijfriem dewelke van de dynamo is afgesprongen.

### NIEUWPOORT

RATHE Julien, matroos aan boord van de N.806, werd gekwetst aan de beide handen, toen hij tussen de visplank en de reling geraakte.

BESCHUYT Julien, reder van een schipper op de N.71, verstuikte zich de rechterduim toen hij werkzaam was aan boord van zijn vaartuig.

Toen Seys Pierre, matroos aan boord van de N.451, op weg was naar zijn schip, is hij ten val gekomen waardoor hij zijn rechtervoet verstuikte.

### ZEEBRUGGE

Terwijl COMPERNOLLE Roger, matroos aan boord van de Z.546, vis sorteerde, is hij geprikt geworden in de linkerhand.

ACKX Benedictus, matroos aan boord van de Z.414, is gevallen terwijl hij zich aan boord van het vaartuig begaf. Hierdoor is het slachtoffer een drietal weken werk- onbekwaam.

## Metrische golflengten voor de visserij

Er werden in de laatste maanden te Brussel een drietal vergaderingen gehouden op de Regie van Telegraaf en Telefoon, directie van het Radioverkeer, waarbij koopvaardij- en zeevisserijreders alsmede techniekers uitgenodigd waren om hun mening te zeggen over de toewijzing van metrische golflengten voor het radioverkeer op zee.

Op deze vergaderingen was telkens een afvaardiging van het Verbond der Belgische Zeevisserij aanwezig.

Wat zijn echter metrische golflengten ?

Sinds enkele jaren is men tot de ontdekking gekomen dat hoe korter de golflengte, of hoe hoger het aantal kilocycles, hoe selectiever de uitzending. Dit wil zeggen dat ze minder gestoord wordt. Wie zijn eigen (commercieel) radiotoestel beluistert, zal ervaren dat op de «lange golflengte, de posten zeer breed op de band liggen, bijvoorbeeld Luxemburg, Europa I, enz... Deze posten kunnen niet dicht liggen omdat ze elkaar gemakkelijker kunnen storen. De middenband, Brussel, enz., telt veel meer uitzendposten die ook dicht bij elkaar liggen. Hoe korter de golf, hoe dichter de posten bij elkaar komen.

Het is nog zo lang niet geleden dat verschillende uitzendingen gebeurden op de F.M. golf. Deze golflengte : Frequentiemodulatie genoemd, heeft het voordeel zeer zuiver weer te geven en bijzonder selectief te zijn. Deze ontdekking werd pas tijdens de oorlog gedaan (Walkie Talkie). Op dit ogenblik zijn er reeds verschillende uitzendposten op die golflengten en de meeste nieuwe radiotoestellen bezitten deze golflengte.

Ze hebben echter het nadeel dat ze niet zeer ver kunnen opgevangen worden en dat er bijgevolg talrijke relaiszendes moeten in dienst genomen worden, net zoals met de televisie. Deze werkt ten andere ook op een bijzondere golf : A.M. (amplitude modulatie) die veel overeenkomst heeft met de F.M.

Het radioverkeer met de schepen op zee onderling en tussen zee en land is intussen ook geweldig toegenomen sinds enkele jaren en er zijn geen kanalen meer beschikbaar om allen het nodige te geven, zodat de storingen niet uit de lucht zijn.

Toen kwam men op de gedachte de metrische golflengte (F.M. en A.M.) tot dit doel te gebruiken. Hierbij moet gezegd dat verschillende havendiensten reeds derge-

lijke golflengten gebruiken. Onder meer in de haven van Antwerpen : het verkeer met de sleepboten, verkeer tussen schip en pakhuis, waterpolitie. Ook de mobilofonen, op de auto's geplaatst, werken met dergelijke golflengten.

Tijdens de vorige bijeenkomsten van het comité te Brussel werd besproken wat er zou nodig zijn om het zee- en havenradiofonisch verkeer volledig onder te brengen. Er werd besloten de F.M. golf te benutten, ook omdat ze internationaal voorgesteld werd.

Voor België zouden verschillende golflengten op de F.M. band nodig moeten zijn : verkeer tussen schepen onderling, verkeer in de havens, verkeer zee-land, enz... Het nadeel dat de uitzendingen pas tot op 60 mijl zouden kunnen opgevangen worden, werd omgezet in een voordeel. In alle landen ter wereld zou er zoveel mogelijk naar gestreefd worden het verkeer in de havens en met land op dezelfde golf te laten gebeuren en dat kan best zonder dat het ene het andere zou storen.

Voor het verkeer op zee tussen de schepen was het anders gesteld.

In januari 1957 werd tussen de verschillende landen een akkoord gesloten te Den Haag omtrent het gebruik van de metrische golflengte.

Gezien de talrijke aanvragen, werd besloten 28 kanalen, in plaats van 12, zoals aanvankelijk voorzien was, toe te kennen. Voor het verkeer tussen de schepen onderling zou elk aangesloten land over 5 kanalen beschikken. Voor de zeevisserij in ons land zijn er hiervan 2 kanalen voorzien.

Het voordeel hiervan zal zijn dat de spanvissers beter met elkaar zullen kunnen contact krijgen en houden, zonder gestoord te worden en dat tevens de visserijgolflengte zal ontlast worden.

Er is echter een ander nadeel aan dit voordeel verbonden : dat er speciale toestellen, of toestellen met die speciale bandbreedte, zullen moeten voorzien worden. Het woord is nu aan de verhuurders van radiotoestellen om ze op de markt te brengen en aan de reders om ze aan boord te nemen.

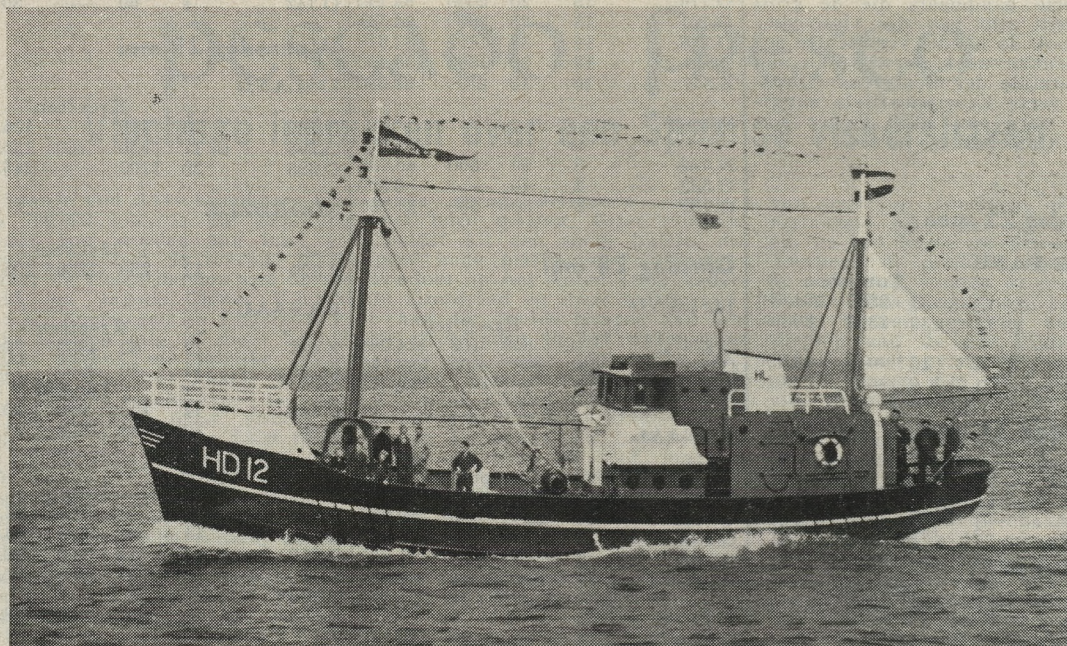
Intussen zal de regering aan land, te Oostende en te Antwerpen de radiotelefonische posten uitbouwen om de gesprekken tussen land en zee op deze bandbreedte mogelijk te maken.

Het zal echter nog wel enkele jaren duren vooraleer dit stelsel overal ingang zal gevonden hebben.

J. H. K.

Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van Schepen  
N. V.

BELIARD-CRUGHTON & C<sup>o</sup>



**VISSERIJNIEUWS  
ZEEBRUGGE**

**PRINS ALBERT  
OP BEZOEK**

Reeds officieel werd bekend gemaakt dat Prins Albert op 6 juli Zeebrugge met zijn hoog bezoek zal vereren, en dit ter gelegenheid van de feestviering van het vijftigjarig bestaan van Zeebrugge als haven. In de loop van de namiddag, zal de prins, in aanwezigheid van talrijke personaliteiten het monument op het Posterijenplein onthullen. Tevens zal het oostdok, de uitbreiding van de vissershaven, worden geopend en zal het symbolisch lint worden doorgevoerd door de Z.725 «Anna» met Prins Albert aan boord. — Z.

**VISMIJNUITBREIDING**

Het gebeurt wel zelden, maar toch kan een of ander terloops bezoeker wel eens opmerken dat de huidige vismijn te klein is, temeer daar steeds meer vaartuigen in de vaart worden gebracht. Tevens zullen ze ook de vele averij gevallen die gebeuren bij het manoeuvreren in de te klein geworden haven worden vermeden om aan de kaai aan te leggen.

De uitbreiding van de vismijn heeft reeds een ontwerp, dat zal trachten gebracht te worden op de begroting van 1958, de Belgische Staat zou voor 60 p.c. in de kosten tussenkomen. De uitbreiding zal uiterst modern zijn en onder meer ook voorzien van een bar. — Z.

**VERRUIMINGSWERKEN  
AAN ZEESTATION**

Nu Zeebrugge stilaan een transatlantische passagiershaven wordt, hebben de bevoegde personen het nodig geoordeeld dat het bestaand zeestation dient uitgebreid te worden. Wanneer men een honderdtal passagiers moet bergen in de ontvangstaal en dan nog talrijke families die deze vergezellen, is het onmogelijk om nog geordend werk te doen uitvoeren. Hetzelfde geldt voor de nazichtplaats van de douanediens, de zeepolitie, de agenten enz. Daarom heeft men het plan opgevat om een ontwerp te laten opmaken om het bestaand zeestation verder uit te breiden om een geordende dienst en tevens een gemakkelijk verloop voor het inschepen van de passagiers. — Z.

**HOOGWATER  
TE OOSTENDE**

MEI				
31 vrij	01.53	49	08.31	6
	14.17	49	20.58	4
JUNI				
1 za	02.38	50	09.16	5
	15.01	49	21.44	4
2 zo	03.27	50	10.02	6
	15.49	49	22.35	3
3 ma	04.20	50	10.52	6
	16.41	48	23.28	3
4 di	05.18	49	11.45	7
	17.37	47	—	—
5 wo	06.20	48	00.28	4
	18.41	46	12.47	9
6 do	07.29	47	01.29	5
	19.53	45	13.58	10

**Let op zijn woorden... (maar ook op zijn daden)**

De h. W. Zwolsman is verkoopsleider van Kromhout. Verder is hij scheepsbouwkundige en als zodanig begeesterd voorvechter van stalen schepen in de visserij. Zijn naam is bekend ver



over de Nederlandse grenzen en hij heeft niet alleen op eigen bodem belangrijke bijdragen geleverd tot de ontwikkeling van stalen schepen, maar ook in vele

andere landen, waar onder wij als voorbeelden enkel willen noemen IJsland, Denemarken en Yoegoslavië. W. Zwolsman bezit drie schepen. Zijn nieuwste HD 12,

naar zijn vrouw genoemde Hermine VII, waarop hij met recht fier is, is uitgerust met de nieuwe vertakking Kromhout 4-F-240. Daarom zeggen wij : let niet alleen op zijn woorden, maar ook op zijn daden.

Verbindingsdok **S. A. MARINE MOTORS** ANTWERPEN

**DE STEDELIJKE TAKS OP HET  
TEWERGESTELD PERSONEEL  
IN DE VISSERIJ**

Sinds jaren worden te Oostende de werkgevers door het stadsbestuur belast met een taks op het tewerkgesteld personeel. Dat de stad geld van doen heeft en deze op alle mogelijke wettelijke middelen moet verzamelen, is een feit. De vraag is echter of deze taks nog wettelijk blijft, of de stad Oostende het recht heeft, wanneer deze taks gelegd wordt op personeel dat aan boord van vissersvaartuigen is aangemonsterd en bijgevolg buiten het stadsgebied ja zelfs buiten het land, want hui-

ten de territoriale wateren, uitoefent. Op de opwerpingen van het Verbond der Belgische Zeevisserij, hebben onze gemeentebestuurders steeds geweigerd te antwoorden. De staat erkent echter de ex-territorialiteit van de vissersvaartuigen waar ze bijvoorbeeld de taksen afschaft op de materialen die aan boord gebruikt worden. Daarbij kan men zich wel eens afvragen of de zeevisserij al niet genoeg winsten oplevert aan de stad — netto-winsten wel te ver-

staan — dat er nog een extra-belasting moet bijkomen, die dan nog niet moet betaald worden door de vissersvaartuigen van andere havens die eveneens regelmatig hun vangsten komen lossen in onze vismijn.

Het is wel eens de moeite waard te onderzoeken of de stad Oostende niet buiten haar recht gaat !

**TIEWATERLATING**

Woensdagnamiddag, 29 mei, liep de N.820 te water voor rekening van reder Henri Pyson van Nieuwpoort. Deze tewaterlating is geschied op de werf van Achiel Hilbrandt te Oostende. We komen in ons volgend nummer hierop terug.

# Oostende

## Marktoverzicht

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

xxx

De feestdag midden in de week — de donderdag — heeft ongetwijfeld een grote invloed gehad op het marktverloop, mede door het feit dat een veel te groot aantal IJslanders op de markt waren, hoewel een paar met onvolledige vangst.

8 IJslanders, met samen ongeveer 6200 bennen vis en 5200 Kgr kreeft. Twee schepen van de Noordzee, 15 Witte Bankers, 12 van 't Kanaal en 13 van Oost en West.

Totale aanvoer 404.500 Kgr tegen vorige week 360.689 Kgr.

De Witte Bank levert opnieuw aanzienlijke hoeveelheden tong op, samen met de Kanaalreizen waren de opbrengsten redelijk te noemen. Tongen werden duurder, vooral op de sluitmarkt; Kabeljauw bleef min in trek, hoewel de hoeveelheid witte kabeljauw niet zeer groot was. De prijzen van IJslandse vis kregen een duchtige deuk. Hoe kon het anders, de overgrote meerderheid der visleurders is deze week

niet op stap gegaan, het zijn deze categorie handelaars die de grote afnemers zijn van die vissoorten. Maar ook de handel verwachtte een min drukke week, terwijl van aan de overzijde der Oostgrens (Duitsland) verse kabeljauwfilets aangeboden werd aan 10.50 F per Kgr franco Oostende !

### Zaterdag 25 mei

#### WITTE BANK

		Tongen		
O.127	13	30	2800	104.610
O.153	13	30	2300	80.580

#### KUST

O.45	1	10	—	3.290
O.18	1	6	—	1.610

### Maandag 27 mei

#### IJSLAND

		Kreeften		
O.88	18	1520	800	366.880
O.292	18	750	2400	209.460

#### NOORDZEE

		Makreel		
O.326	15	130	1500	59.020

#### KANAAL

		Tongen		
O.151	15	450	700	153.710
O.287	16	150	2000	110.885
O.112	15	250	1000	105.800

#### WITTE BANK

O.348	15	30	2000	70.840
-------	----	----	------	--------

O.115	14	60	2000	89.994
O.170	15	20	2000	83.145
O.191	15	25	3000	94.035
O.218	14	35	1700	80.810
Z.514	12	30	1300	38.400
Z.547	10	10	2500	83.890

#### WEST

N.782	8	50	500	40.735
O.532	1	10	—	6.800
O.152	8	50	500	31.790

### Dinsdag 28 mei

#### IJSLAND

		Kreeften		
O.224	18	800	100	224.088
O.331	18	900	600	288.780
O.217	10	70	—	33.170

#### KANAAL

		Tongen		
O.223	16	150	1000	64.230
O.232	16	350	400	86.780
O.198	13	225	800	105.980
O.147	9	70	600	41.480
O.278	13	300	—	85.100

#### WITTE BANK

O.109	13	15	1800	76.150
O.132	12	20	1200	57.720

#### OOST

Z.291	6	10	—	9.940
-------	---	----	---	-------

#### WEST

O.267	7	70	400	30.780
B.603	10	50	800	53.270

Z.186	10	50	900	50.075
O.142	4	60	—	20.860

### Woensdag 29 mei

#### IJSLAND

		Kreeften		
O.239	16	400	—	114.320
O.295	17	650	400	150.914
O.305	20	1100	—	246.766

#### NOORDZEE

		Makreel		
Z.226	12	250	1250	105.700

#### KANAAL

		Kreeften		
Z.425	13	80	4800	71.420
O.160	11	30	3600	71.850

#### Tongen

O.166	14	100	900	80.900
O.66	10	180	1500	91.100

#### WITTE BANK

		Tongen		
Z.446	11	30	100	67.890
O.122	14	15	1000	63.830
O.312	13	30	1300	75.320
O.155	13	30	1500	93.060

#### WEST

O.184	6	40	400	38.240
-------	---	----	-----	--------

#### KREEFTENPUT

		Kreeften		
Z.412	6	50	800	60.025

## DE EERSTE HOLLANDSE HARING

De eerste Hollandse haring is vorige week ter markt verschenen. Vrijdagmorgen werden de eerste te Scheveningen aangebracht.

Een Brusselse vishandelaar heeft gemeend een blijk van groot patriotisme te moeten betonen, met op het paleis te Brussel er een vaatje te moeten aanbieden.

We twijfelen niet aan het groot patriotisme van onze Brusselse handelaar, maar als hij dan werkelijk zo'n groot patriot is, dat hij beginne met zo weinig mogelijk garnaal in te voeren en er zoveel mogelijk van eigen nationale vangst te kopen om de Belgische vissers hun brood te laten verdienen.

## FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN

VAN

BENZINE- DIESEL-

SCHEEPSMOTOREN

COMPRESSOREN

KRUKASSEN, enz.

CYLINDERVOERINGEN

ALGEMENE

FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT

88-90

BRUGGE

(Kristus Koning)

Tel. 36106

	25-5-1957	27-5-1957	28-5-1957	29-5-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	30,20-31,20	29,—33,—	32,—37,40	40,—50,—
3/4 tongen — Sole 3/4	34,20-35,—	32,—36,—	35,40-42,60	49,80-58,—
Bloktongen — Sole moyenne	35,40-36,—	33,80-37,—	32,—40,—	48,—58,50
Voor-kleine — Petite	33,40-34,—	33,—35,40	34,—40,60	46,80-51,60
Kleine tongen — Toute petite	22,—23,—	20,40-24,40	24,—27,40	25,60-29,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	22,—30,—	22,60-32,—	20,—35,—	26,—36,—
Middel — Moyenne	19,50-21,—	19,20-22,—	22,—	22,—27,—
Kleine — Petite	15,—	15,30	.....	20,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	10,—	11,50	.....
Grote iek — Grosse	10,—	7,—	12,—	.....
Kleine iek — Petite	8,80	9,—	11,50	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	6,60	8,80-9,40	.....	16,80
Platjes — Toute petite	1,50-3,40	1,30-2,—	2,—3,20	1,30-5,40
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	3,80-4,—
Kleine — Petit	.....	5,—5,40	7,80-8,—	3,80-4,60
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	26,—
Middel — Moyen	.....	.....	20,—	18,80-20,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	12,—
Rog — Raie	.....	4,—10,—	3,60-9,—	8,—18,—
Rode poon — Perlon	.....	7,—8,—	8,—	8,—
Grauwe poon — Grondin	.....	3,50	1,60-2,—	2,—3,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	9,80-12,80	9,50-15,—	9,40-17,60
Gullen — Petit cabillaud	.....	2,80-10,—	3,20-4,60	3,—13,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	22,—29,—	20,—29,—	25,—30,—
Wijting — Merlan	.....	3,20-6,—	2,40-5,60	1,70-9,—
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....
Stenschol — Sole limande	.....	7,—12,—	6,—14,—	7,—13,50
Zeehaai — Aiguillat	.....	4,50-6,40	2,80-6,20	5,70
Hondshaai — Roussette	.....	4,40-5,50	2,60-5,50	6,60
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	8,20
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	2,20-7,80	1,60-13,—	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	17,50	13,20-17,40	.....
Zeekefiet — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	13,—	8,—18,—	7,—13,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	10,—
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	12,—15,40	13,20-18,—	12,—17,80
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	2,80	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	38,60
Koolvis — Colin	.....	4,80	.....	7,80
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	8,—	.....	10,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	7,60-40,60

# pescado fresco

## Vluchtige indrukken over een Spaanse vissershaven

Spanje met 3.144 kilometers kust en 700.000 ton vis die gemiddeld ieder jaar worden aan land gebracht, bekleedt de zevende plaats onder de visserijlanden van de wereld, na Japan, China, U.R.S.S., U.S.A., Noorwegen en Engeland. Er zijn vijftien min of meer belangrijke havens en talrijke kleine plaatsen die over enkele schepen of schepjes beschikken: in totaal 41.698 schepen, maar slechts 767 van meer dan 100 en 2.459 tussen 20 en 100 Bruto-tonnemaat.

De Spaanse vissers bevissen praktisch alle mogelijke visgronden: onder de kust in de Middellandse zee en Atlantische oceaan, de Marokkaanse kust, Kanarische eilanden Westkust van Ierland, een stukje Noordzee en New-Foundland.

Er zijn 58 schepen die jaarlijks het seizoen doen op zoute vis aan de New-Foundlandkust. Er zijn prachtige moderne schepen die de «pareja» visserij uitoefenen, schepen die elk tot 700 P.K. ontwikkelen. Dat verwachten we niet te Barcelona, daar maakten we kennis met de kustvissers, die hoogstens tot aan de Balearen-eilanden gaan vissen, de kustvissers, zoals die bij ons.

Op het lijstje Spaanse vissershavens prijkt de wereldhaven: Barcelona op de tiende plaats met 8 schepen die iets groter zijn dan 100 B.T. en 99 tussen 20 en 100 ton, een stukje havenmuur voor de vissersvloot en een vismijn, zo groot (maar zeker niet zo proper) als die van Nieuwpoort. En naast deze vloot tientallen kleinere bootjes.

### WERELDHAVEN

Een tochtje met een motorboot in de haven was de eerste verkenning. Aan de voet van het standbeeld van Christoffel Columbus dobberde een getrouwe nabootsing van de karavel: «Santa Maria», waarmee deze ontdekkingsreiziger de Amerikanen in staat stelde amper vijf honderd jaar later Europa te komen beschaven, overrompen en van leger en wapenen te voorzien. Tussen deze karavel en de Amerikaanse legerbassissen in Barcelona ligt de teleurgang van het Spaanse volk. Deze karavel was ook het uitgangspunt van onze haven rondvaart: een stuk militaire haven, aanlegkaden voor scheepvaartlijnen in alle richtingen van de Middellandse zee, petroleumhaven met tankschepen, een reuzendrijvend dok voor herstellingen. Talrijke schepen aan de ketting, van groot tot klein herinnerden er ons aan dat de Middellandse zee nog steeds een brandpunt is van internationaal verkeer en... smokkel in verdovende middelen, sigaretten en alcoholhoudende dranken.

We varen door allerlei drijvende afvalstoffen. De gids legt uit: er staat bijna geen tij in de Middellandse zee (hoogstens 10 cm.) en daar de riolen van de bijna twee miljoen inwoners van Barcelona in de haven uitmondend, ziet het water er zeer onsmakelijk uit. Wie daar een bad neemt moet zich heel zeker thuis nog eens extra wassen en ontsmetten!

Midden in die poel een bos masten. Is dat de vissershaven, vragen we? Neen, dat zijn de mosselwerk-erijen. Midden in de haven een

lange straat drijvende eilandjes met hoge masten. Ieder eilandje, bestaat uit een soort huisje, een paar hoge masten met armen en rondom op het water grote kaders in ijzerdraad en dwarsbalken.

Aan die draden hangen dan lange ijzerdraden in het water (tien tot twintig meter lang) welke bezet worden met mosselzaad. Op elk vlottend eilandje zijn er wellicht honderden dergelijke draden in het water. Er hangt een fortuin mosselen onderaan elk vlot, maar ik zou voor geen fortuin er van willen eten als ge 't water bekijkt. Om beurt worden de draden, langs die mastarmen voor 24 uur omhoog getrokken, niet om te laten drogen, maar om de microben die in de mosselen zitten te doden door contact met de lucht.

Intussen zijn we een eindje langs de vissershaven gevaren met de vele schepjes. Daar gaan we morgen eens een kijkje nemen en, aangezien we weinig geneigd schijnen nog enkele «peseta's» te lammeren voor een verder tochtje, maakt de stuurman rechtsomkeer en varen we terug naar ons vertrekpunt, voorbij een drijvende kraan en de uitvarende sardijnvissers: drie, vier roeiboortjes, voorzien van grote lampen, voortgetrokken door een motorboot. Het is vijf uur, zegt de gids. Hij kijkt daarvoor niet op zijn uurwerk, maar naar de sardijnvissers die uitvaren. Hoe hij dat weet, zullen we pas morgen vernemen.

### VERSE SARDIÏN

Men had ons aangeraden ergens aan de havenkant in een bekend restaurant verse gebakken sardijn te gaan proeven. Het vooruitzicht

## PROEFKONTRAKT VAN DE BEDIENDE

We vestigen er de aandacht op van de bedienden, die zich op proef laten aanwerven, dat de duur van deze proef minstens één maand moet zijn, en hoogstens drie maanden mag duren.

1. Proefkontraat van één maand: Beide partijen zijn gebonden voor deze termijn. Doch indien de werkgever of de bediende 7 dagen vóór het einde van deze maand geen vooropzeg heeft gegeven aan de andere partij dan is het proefkontraat omgezet in een kontraat voor onbepaalde duur, zodat men er slechts een einde meer kan aan maken, mits eerbiediging van de gewone opzegtermijn (3 maanden voor de patroon, 1 1/2 maand voor de werknemer).

2. Proefkontraat van meer dan één maand:

De werkgever noch de bediende kunnen tijdens de eerste maand van de proef een einde stellen aan het kontraat, daarna echter wel, mits een vooropzeg van zeven dagen (dus ook indien het proefkontraat voor drie maanden aangegaan werd, moet een vooropzeg gegeven worden, zoniet wordt het kontraat automatisch omgezet in een kontraat van onbepaalde duur).

van een op toeristen afgestemd restaurant lokte ons echter weinig en, na een korte morgenwandeling doorheen de donkere straten van de oude stad, vonden we een onverwachte uitweg voor onze hongerige maag in een gewelfde kelderverdieping aan de ene zijde volgestapeld met overgrote vaten die gevuld waren met vino blanco en vino tinto: rode en witte Spaanse wijn.

Het lokaal luisterde naar de zotte naam van Bodega Cisco. Bij ons zouden we zeggen bij de Siessen. Voor wie het interesseert: Banos Neuvos, 20, of «nieuwe baan», maar een nieuwe baan die misschien 300 jaar geleden zijn naam kreeg.

Hoewel we de enige vreemdelingen waren tussen de klanten die er hun stuk droog brood met een glas wijn als noenmaal aten, waren we er van harte welkom en werd er een klant uitgezocht die een mondje Frans praatte om als tolk te dienen, waarvoor hij met moeite en na langdurig aandringen, bereid was een glas wijn mee te drinken.

De «nationale» schotel van de dag was wat droog voor onze tere magen: aardappelen gekookt in een roodachtig sap dat sterk naar ajun en knoflook rook. Maar we waren gekomen om verse gebakken sardijn te eten en die was er ook te krijgen.

(Wordt voortgezet)

## K O K S I J D E

### DE FOLKLORE DER IJSLANDVAARDERSSTREEK MET EEN GROOT REUZENFEEST

Op zaterdag, 8 juni om 19 u. zal het juist de tiende maal zijn dat reus IJslandvaarder Ko aan wal zal stappen te Koksijde-Bad alwaar hij op de zeedijk zal opgewacht worden door reuzin Wanne en zoon reus Rochus, de folkloristische groep, de burgerlijke overheid, de oude IJslandvaarders en de gemeentelijke harmonie.

Dat deze gebeurtenis niet onopgemerkt mocht voorbijgaan was een zekerheid daarom werd besloten de reuzen van de omliggende gemeenten op dit feest uit te nodigen.

Alzo zullen op de zeedijk de reuzen Alouis en Zenobie uit De Panne, Ko en Liza uit Oostduinkerke, Goliath II en Griet uit Nieuwpoort, Jan de Moerduivel uit Adinkerke en Belle uit Wulveringem de folklore der IJslandvaardersstreek verbeelden de Koksijdse reus Ko eveneens verwelkomen.

Na het uitvoeren van enkele mooie volksdansen op de Teerlinckplaats door de bonte dansgroep optocht van de elf reuzen naar Koksijde-Dorp waar men voorziet aan te komen om 19.45 u. Aan het gemeentehuis zal vanop het balkon een toespraak worden gehouden door Burgemeester Van Buggenhout die meteen de kermis voor open zal verklaren.

Ook hier zullen verscheidene volksdansen uitgevoerd worden door de dansgroep gezien dit reuzenfeest plaats grijpt op de vooravond van Pinksteren en bij deze gelegenheid heel wat toeristen op onze gemeente zullen aanwezig zijn zal de belangstelling als het weer enigszins meewil dan ook denkkelijk zeer groot zijn. De onvergetelijke datum van 19 juni 1948 zal geveenaard zoniet overtroffen worden bij dit tienjarig bestaan op zaterdag, 8 juni a.s.

N. P. K.

## I J M U I D E N

### Marktoverzicht

Deze week tengevolge van de wettelijke feestdag, op donderdag, moet ons blad een dag vroeger verschijnen dan naar gewoonte. Tengevolge hiervan konden de marktberichten uit IJmuiden en de andere visserijnieuwsjes uit Nederland ons niet tijdig toegezonden worden, zodat het ons onmogelijk is deze in dit nummer te publiceren. We zullen ze toekomende week opnemen.

Onze lezers gelieven ons voor deze moeilijkheid, die buiten onze wil om gebeurd is, wel willen verontschuldigen.

DE REDACTIE.

## UITBETALING VAN HET LOON OP DE FEESTDAG VAN O.H. HEMELVAART

Om recht te hebben op het loon voor O.H. Hemelvaartdag (30 mei a.s.), moet de werkmán aan volgende voorwaarden voldoen:

Hij moet ten minste één dag gewerkt hebben in de periode van 12 werkdagen die O.H. Hemelvaart voorafgaat, dus in de periode van donderdag 16 tot en met woensdag 29 mei. In deze periode van 12 werkdagen dienen nochtans niet in aanmerking genomen: het betaald verlof en de wederoproeping onder de wapens. In geval van staking of lock-out, of bij arbeidsongeval met volledige werkonbekwaamheid, wordt deze periode van 12 werkdagen gebracht op 30 dagen, hetzij van maandag, 29 april tot en met woensdag, 29 mei.

De ongerechtvaardigde afwezigheid mag niet groter zijn dan 1/20e van het aantal werkdagen tussen 30 mei en de vorige betaalde feestdag, 1 mei. Deze periode telt 24 werkdagen; 1/20e geeft als uitslag 1,2 dagen, of 1 dag en 1,6 uren. Aangezien de tijd beneden twee uren niet in aanmerking komt (art. 10, alin. 3), mag de werkmán dus 1 dag ongewettigd afwezig zijn. Hij verliest bijgevolg het recht op het loon voor 30 mei, zodra hij 1 1/2 dagen zonder rechtvaardiging afwezig was in de periode tussen 1 mei en O.H. Hemelvaart (30 mei).

De werkmán die zonder rechtvaardiging afwezig is op de eerste werkdag na donderdag 30 mei, dus op vrijdag, 31 mei, kan dus geen aanspraak maken op het loon voor O.H. Hemelvaart.

De ongerechtvaardigde afwezigheid van 's zaterdags, 's maandags, van de dag vóór of de dag na de feestdag, telt dubbel. Toegepast op 30 mei doet de ongewettigde afwezigheid op één der volgende 10 dagen dus het recht op de betaling van de feestdag verloren gaan: 4 - 6 - 11 - 13 - 18 - 20 - 25 - 27 - 29 en 31 mei.

Er dient ten slotte nog op gewezen dat bij afdanking of bij werkverlating om zwaarwichtige redenen in de periode van 12 werkdagen die de feestdag voorafgaat, de patroon verplicht blijft het loon voor de feestdag te betalen. Dezelfde verplichting blijft ingeval van arbeidsongeval of staking tijdens de periode van 30 dagen die de feestdag voorafgaat.

**NIEUWPOORT**

Grote tong — Grosse sole	23-5	24-5	26-5	29-5
Bloktong — Sole moyenne	29-30	30-31	27-28	33-40
Fruittong — Sole 3/4	32-34	30-31	38	47
Schone kleine tong — Petite sole	39	30-31	39-40	48
Kleine tong — Toute petite sole	39	30-31	37-38	48
Grote tarbot — Turbot moyen	25	30-31	30-32	35-39
Middel. tarbot — Turbot moyen	30-32	.....	35-36	.....
Varia — Divers	30	.....	29-30	.....
Griet — Barbue	24	27-28	24-25	28
Pieterman — Grande vive	21	.....	20-22	31
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....	.....
Middel. pladijs — Plie moyenne	14	15-16	11-13	18
Kleine pladijs — Petite plie	14	14	12-14	18
Deelvis — Portion	6-8	7-9	4-7	9
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	8-12	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	5-7	.....	.....
Rog — Raie	10	5-7	12-13	10-13
Tilten	9	5-7	10-11	9
Scherpstaaarten	6	5-7	5-7	8-7
Halve man	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7	.....	5-6	.....
Kleine wijting — Petit merlan	4	.....	5-6	3
Bot — Flet	.....	.....	.....	1-2
Schar — Limande	10-8	7-12	5-7	8
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	7-8	4
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	5-6	3
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	8	.....	1-3	3

**ZEEBRUGGE**

27-5	28-5	29-5
29-30	31-32	48-49
34-35	39-40	51-55
42-43	43-44	62-63
42-43	45-46	67-68
37-38	43-44	57-58
26-27	26-27	30-31
20-22	22-24	27-28
16-17	17-18	17-18
18-19	19-20	17-18
24	28	25
7-8	7-8	11-12
10-11	8-9	13-14
10-11	12-13	18-19
4-5	8-9	12-13
.....	.....	.....
18-20	16-17	13-14
12-13	11-12	12-13
7-8	7-8	10-11
8-9	7-8	11-12
5-6	5-6	7-8
4-5	4-5	7-8
.....	.....	.....
4	6	8-9
6	4-5	5-6
5	3-4	6-7
12	14	15
3	4	3

**GENT**

**VAN 18 tot 24 MEI 1957**  
 Tongen 3/4 in kg 75 fr. ; Tongen v/kleine 55-60 fr. ; Tarbot midd. 50 fr. ; Griet midd. 50 fr. ; Grote iek 28-30 fr. ; Iek 3e slag 12 fr. ; Schelvis midd. 48-50 fr. ; Rog 20-24 fr. en gekuist 50 fr. ; Kabeljauw 24-30 en 50 fr. ; Gullen 18-22 fr. ; Wijting 18 fr. ; Hondshaai 38-42 fr. ; Makreel 22 fr. ; IJle haring 15 fr. ; Koolvis 22-25 fr. ; Verse garnalen 44-70 fr. ;

**BRUSSEL**

**VAN 18 tot 24 MEI 1957**  
 Tongen, 3/4 in kg. 90 fr. ; Tongen v/kleine 70-80 fr. ; Tarbot grote 82-110 fr. en kleine 45-55 fr. ; Grote iek 35-48 fr. ; Iek 3e slag 16-20 fr. ; Schelvis midd. 46-52-60 fr. ; Rog, vlerken 64-75 fr. ; Kabeljauw 36-52-65 fr. ; Hozemondhamme 65-70 fr. ; Wijting 20-25 fr. ; Steenschol 35 fr. ; Hondshaai gepeld 42-55 fr. ; Arend (Pieterman) 24-28 fr. ; Rode knorhaan 30 fr. ; Zeebaars, repen 50-55 fr. ; IJle haring 20-22 fr. ; Heilbot 60-35 fr. ; Koolvis 28-32 fr. ; Verse garnalen 27-70 fr.

**IJSLANDSE VISSOORTEN**

	27-5-1957	28-5-1957	29-5-1957
Schelvis, groot	4,60- 8,40	5,—18,80	4,20-11,80
Middelmaat	3,— 4,40	3,20- 6,60	3,— 4,40
Klein	2,80- 4,60	3,— 6,—	3,20- 3,80
Kabeljauw	5,60- 6,80	6,20-10,80	5,20-10,—
Gullen	3,20- 5,—	3,60- 7,40	3,— 5,60
Wijting	6,—	6,— 7,40	3,50- 7,20
Schaat	.....	10,—	9,40
Zeebaars	10,—	12,—	12,—
Leng	4,20	5,20- 5,80	4,40- 4,80
Schartong	7,50	7,—	5,40
Heilbot	15,—33,50	16,—36,—	16,50-35,—
Koolvis	3,60- 4,—	3,80- 6,60	3,80- 4,40
Hondstong	.....	2,60- 7,40	1,50- 8,—
Zeewolf	4,— 4,80	5,20- 7,20	5,— 7,—
Platen	10,—	11,—11,60	10,—

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	-----	---	------	------	------

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

25-5	4	8.900	190.090
27-5	16	202.400	1.625.694
28-5	16	25.500	1.264.353
29-55	14	167.700	1.331.335
Tot.	50	404.500	4.441.472

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

23-5	17	1.032	29.610	26,—	33,—	28,69
25-5	2	219	11.533	48,—	54,—	52,66
27-5	12	606	19.195	29,—	34,—	31,67
28-5	17	646	21.591	29,—	36,—	33,42
29-5	16	655	26.676	37,—	43,—	40,72

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

23-5	2	2.307	26.877
24-5	2	424	4.015
27-5	8	7.220	72.065
29-5	4	2.585	28.165

**GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE**

23-5	34	2.233	74.645	25,—	43,—	33,42
24-5	14	807	35.159	40,—	46,—	43,98
25-5	10	618	33.642	50,—	60,—	54,43
27-5	23	1.083	45.987	39,—	45,—	42,46
28-5	38	1.517	67.243	36,—	37,—	42,63

**VERWACHTINGEN**

Voorlopige onvolledige opgave.

**ZATERDAG 1 JUNI**

Witte Bank : 0.102 ; 0.187  
 kreeftjes.  
**MAANDAG 3 JUNI**  
 IJsland : 0.324.  
 Noordzee : 0.329 ; 0.231.  
 Kanaal : 0.265 ; 0.135 ; 0.120 ; 0.457 ; 0.227 ; 0.119.  
 Witte Bank : 0.87 ; 0.220 ; 0.128 ; 0.529.  
 West : N.806.

**DINSDAG 4 JUNI**

IJsland : 0.89 ; 0.285.  
 Noordzee : 0.268.  
 Kanaal : Z.745 ; 0.262.  
 West : 0.77 ; 0.346.

**WOENSDAG 5 JUNI**

Noordzee : 0.247 ; 0.215.  
 Witte Bank : 0.193 ; 0.175 ; 0.154 ; 0.105 ; 0.174 ; 0.82 ; 0.266.

**OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE**

<b>ZATERDAG 25 MEI</b>			
Z.441	4	20	16.050
Z.22	1	8	5.410
Z.793	2	18	9.930
Z.248	1	10	2.390
Z.104	2	15	6.170
Z.809	1	10	4.230
<b>MAANDAG 27 MEI</b>			
Z.453	5	30	15.150
Z.431	6	35	19.970
Z.733	2	10	9.180
Z.704	6	45	23.710
Z.544	3	20	10.680
Z.507	6	55	21.400
Z.505	1	5	2.710
Z.408	2	15	3.780
Z.447	2	15	8.140
Z.480	6	40	29.670
Z.60	3	10	4.380
Z.406	3	25	11.070
Z.512	2	10	5.950
Z.445	9	65	34.710
Z.598	3	25	11.750
Z.467	7	65	28.210
Z.764	1	5	3.470
Z.101	2	15	10.520
Z.24	2	5	4.980
Z.538	2	10	8.480
Z.477	2	15	8.890
Z.777	2	15	7.090
Z.270	7	65	25.650
Z.251	7	60	27.690
<b>DINSDAG 28 MEI</b>			
Z.785	2	6	4.820
Z.520	2	6	2.290
Z.553	3	20	13.650
Z.517	6	30	20.160
Z.233	6	55	26.870
Z.526	8	65	35.450
Z.420	2	10	5.080
Z.407	9	75	44.590
Z.530	3	15	8.010
Z.541	2	35	17.320
Z.438	8	60	47.920
Z.426	8	70	34.030
Z.423	8	55	33.430
Z.588	2	30	35.310
Z.504	3	20	13.810
Z.149	7	50	36.930
Z.528	11	50	57.870
Z.470	10	70	31.020
<b>WOENSDAG 29 MEI</b>			
Z.560	5	28	19.070
Z.495	5	35	25.270
Z.430	5	35	29.850
Z.561	7	65	31.680
Z.30	2	10	11.350
Z.408	5	35	30.860
Z.515	2	10	5.680
Z.444	11	50	41.560
Z.240	5	40	22.040
Z.500	5	25	23.310
Z.201	4	45	21.670
Z.511	7	55	38.520



**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

**LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER**

**Donderdag 23 mei**

De maatjesjacht is in volle gang en belangstellend luistert heel Nederland al of niet opzettelijk, want tussen de meest interessante radioprogramma's door worden flitsen uit het haringgebeuren opgediend. Jaap Kolkman, de man die iedereen doet haring eten is op hoop van zegen meegetogen met een logger en meldt slecht nieuws: de eerste trek leverde slechts 5 ha. ringen en 25 makrelen op, maar kom, hij laat de moed niet zakken en hoopt op beter en tien minuten later meldt de radio dat de eerste Nederlandse haringjager te IJmuiden mag verwacht worden met 50 kantjes maatjes aan boord, tegen middernacht. En als de mensen over het gehele land nu al niet begerig zijn naar de malse maatjes, dan vraag ik me af wat ze eigenlijk willen.

**Vrijdag 24 mei**

Katwijk boven. Gisteravond werd tijdens de schoolactie langs de Nederlandse radio voor de zieke kinderen gemeld dat de Katwijkse visserij meer dan 6.000 gulden opgebracht heeft voor dat liefdadig doel. En er zouden er nog komen. Dat betekent het ronde sommetje van ongeveer 100.000 B.F. De eerste maatjesharing zou eveneens overhandigd worden aan de schooier nummer één van Nederland, maar hierbij werd gevoegd: spijtig dat deze maatjes niet in de haven van Katwijk zullen aangevoerd worden.

**Zaterdag 25 mei**

Van de eerste maatjes gaan er naar Johan Bodegrave, maar de allereerste krijgt de koningin in Nederland en er gaan er ook naar de koning van België. We zijn immers in het zoete Beneluxland, overstroomd met Nederlandse vis en visserijproducten en men moet geen Nederlander zijn en geen lef hebben om ook het vreemde vorstenhuis te betrekken in de jaarlijkse propaganda-actie voor Nederlandse producten waarmee België van de markt gedrongen wordt.

**Zondag 26 mei**

De Zeebrugse vissershaven zal binnenkort vergroot worden, er wordt bovendien een stukje bijgezet aan de nieuwe vismijn, een visrestaurant wordt voorzien en dit alles zal een belangrijke uitbreiding meebrengen van de Zeebrugse vis- en aanverwante nijverheden. De inhuldiging zal met grote plechtigheden gepaard gaan, het Zeebrugs schip dat dit jaar de prijs voor de best verzorgde vis behaalde zal het lint triomfantelijk mogen doorvaren en aldus de nieuwe haven in gebruik stellen. Er bestaat samenwerking tussen het bestuur van Zeebrugge en de visserij. En dit komt Zeebrugge ten goede.

Te Oostende komt enkel eigenbelang en politieke doelen van onze gemeentevaders op het voorplan en daar houden onze vissers niet van. Daarom wordt er hoe langer hoe minder samenwerking tot stand gebracht.

**Maandag 27 mei**

Neptunus zal dit jaar (en waarschijnlijk voor de rest van de tijden) in het water blijven. Dat heb-

ben onze vroede gemeentevaders beslist en het weze zo. Er is geen cent om propaganda te maken voor de Oostendse vis, wel is er een bedragje overgeschoten van amper 50.000 fr om de notarissen toe te laten te Oostende een vrolijk en lustig kongres te houden, op de gezondheid en het lang leven van de goe gemeente en de belastingbetalers waarvan de visserij reeds meer dan de helft opbrengt.

**Dinsdag 28 mei**

Et U rijk met vis. Een Italiaanse huisvrouw had, na lang afpingelen op de vismarkt een vis gekocht en het schijnt dat ze met haar koop niet tevreden was tot op het ogenblik dat ze het beestje wilde kuisen en in de maag van diertje een goudstaaf vond die 300 gr woog. Een echte goudvis dus.

Waarop wacht de Propagandavereniging om de nieuwe slogan uit te brengen: Eet U rijk met Vis?

**Woensdag 29 mei**

Het schijnt dat de vissers te Yerseke een nieuwe bijverdienste hebben gevonden, naast mosselen en kreeft en oesters. Men heeft er namelijk de mogelijkheid ontdekt de inktvis die, vroeger als bijvangst aangevoerd werd, aan de man te brengen en er een zoet prijsje voor te behalen die het lonend maakt de inktvisvisserij drukker uit te oefenen.

Deze morgen zag ik enkele benen van die diertjes op de markt staan te Oostende. Het schijnt dat ze nogal in trek zijn bij sommige Italiaanse landgenoten. Ik heb ze ook eens geproefd en heel lekker gevonden, als ze tenminste op de goede manier bereid worden. Zou er geen kans bestaan ook bij onze mensen die dingen te lanceren en aldus wat meer geld te bekomen voor de bijvang? Er is tenslotte meer bijvang dan schone vis in de markt, de schone vis behaalt bijna regelmatig een hoge prijs ten overstaan van de verbruiker, moest voor de bijvang iets meer kunnen bekomen worden, zouden de vissers er zeker een betere opbrengst door maken. Waarom niet meer aandacht voor de bijvang?

**«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)

**ZELDZAME VIS  
GEVANGEN DOOR  
NIEUWPOORTS  
VISSER**

Het vissersvaartuig nr 726 Frans Germain, van reder Jules Brackman, die de visserij beoefende in het Westdiep, kreeg bij het ophalen van de netten een vreemdsoortige rog aan boord, achteraf kon uitgemaakt worden dat het een vis was die behoorde tot het geslacht van de viedermuisroggen voortkomend van een kruising tussen een pijlstaartrog en een speelman. Dergelijke vissen komen zelden voor in onze kustwateren. De zeldzame vangst woog ongeveer 12 à 15 kgr. De vis heeft weinig of geen handelswaarde en wordt aangekocht om het uitstalraam te versieren.

**HET VISSERIJBEREK TE  
HEIST KWAM BIJEN**

Tijdens deze vergadering werden verschillende voorstellen vooruitgebracht betreffende de invoer van garnalen, de examens voor motoristen en het tekort aan personeel. Een afvaardiging van dit berek, zal ontvangen worden op de samenkomst van de Provinciale commissie voor visserij.

**PROPAGANDA-  
VERENIGING  
VOOR VISVERBRUIK  
PROPAGANDA-  
LESSEN**

naar het visverbruik ingericht door de praktische school voor gezins- en huishoudopleiding. De vis wordt door onze Commissie kosteloos geleverd.

- 3 JUNI.  
Meisjesschool Dorp, Kuringen.
- 4 JUNI.  
Klooster Visitatie, Grote straat, Eine. (Oudenaarde).  
Parochiezaal, Lorettestraat, Ronse.  
H. Hart Beroepsschool, G. Gezellestraat, Waregem.  
Meisjesschool, Dorpstraat, Stacegem.
- 5 JUNI.  
Meisjesschool, Dorp, Kuringen.  
Klooster, Dorpstraat, Bevere (Oudenaarde).  
Patronaatzaal, Izegemstraat, Beveren (W. Vl.)  
Onderpastorij, Plaats, Otegem (Kortrijk).
- 6 JUNI.  
Zusterschool, Geetbets, (Leuven).  
Parochiezaal, Kon. Albrechtplein, Leopoldsburg.  
Boekerij, Meisjesschool, Sleydinghe.  
Katholieke Meisjesschool, Klooster, Waarschoot.  
Praktische school, Ankerstraat, 61, St Niklaas.  
Kristen Vrouwenbond, St Martensstraat, 33, Ronse.

**HET GEVAAR  
VAN DE  
IJSLANDVAART**

De middenslagtreilers die voor het ogenblik de visserij op IJsland doen, zijn op zijn minst onvoldoende bemand om die verre tocht te maken. Inderdaad, in de meeste gevallen is er slechts één bediener van de motor aan boord en is het niet te verwonderen dat de laatste weken zoveel defekten aan de motor en opslepingen hebben voorgekomen.

Zou de zeevaartinspektie hier geen oogje in 't zeil kunnen houden? Een reis op IJsland betekent voor de motorist een groter inspanning dan een noordzeereis en biedt ook meer gevaren bij motordefekt.

**VEILIGE EN WINSTGEVENDE BELEGGINGEN  
DOOR DE STAAT GEWAARBORGD  
VRIJ VAN MOBILIENBELASTING  
NIEUWE VOORWAARDEN  
UITZONDERLIJK GUNSTIG**

<b>KASBONS</b>	
op 1 jaar, 3,50 % uitgegeven a pari — rendement	3,50 %
op 3 jaar, 4,50 % uitgegeven a pari — rendement	4,50 %
<b>OBLIGATIES</b>	
op 5 jaar, 4,75 % uitgegeven aan 995 0/00 - rendement	4,86 %
op 10 jaar, 5,— % uitgegeven aan 990 0/00 - rendement	5,13 %
op 20 jaar, 5,25 % uitgegeven aan 985 0/00 - rendement	5,37 %

door de  
**NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET  
AAN DE NIJVERHEID**

(wet van 16 maart 1919)

Zich ook wenden tot

**NATIONALE BANK VAN BELGIE**

en alle banken en wisselagenten

De effecten zijn beschikbaar tegen afgifte van de prijs bij de

**NATIONALE BANK VAN BELGIE**

KAAISTRAAT, 33, OOSTENDE. Tel. 71029

Men onderschrijft ook, zonder kosten, bij alle banken en wisselagenten

5985NV

# Beroering om de netmazen

(Vervolg van vorige week)

Nemen we bijvoorbeeld 50 %. Het bovenste cijfer geeft weer het aantal vissen dat op de bepaalde ouderdom aanwezig is, het tweede cijfer het aantal dat gevestigd wordt en het derde cijfer het gewicht van de geviste vangst. Het eerste jaar zijn er 1.000 vissen op de visgrond, er worden er 500 gevangen, die een gewicht vertegenwoordigen van  $500 \times 80 = 40.000$  gram. Het tweede jaar blijven er 500 vissen over, waarvan er 50 % of 250 gevangen worden, met een totaal gewicht van  $250 \times 170 = 42.500$  gr, enz... Na het tiende jaar blijft er nog één vis over, die een natuurlijke dood sterft. Aldus werden er in totaal 999 vissen gevangen die een totaal gewicht van 158.120 gram vertegenwoordigen.

Aldus komen we voor iedere visserijintensiteit tot een zeker gewicht gevangen vis. Brengen we nu deze gegevens over op een grafiek, (de puntjeslijn op de grafiek op het einde van dit artikel), dan stellen we vast dat de beste uitslag opgeleverd wordt wanneer we met 20 % intensiteit vissen. Wordt er minder sterk gevestigd, dan is de opbrengst geringer, omdat te veel vis een natuurlijke dood sterft, vissen we te intens, dan wordt te veel vis gevangen vooraleer ze groter en zwaarder wordt en is de opbrengst bijgevolg ook veel kleiner.

Er werd hierbij geen rekening gehouden met de verschillende netmazen en dan werd ook verondersteld dat men de vis ging vangen

van zodra deze op de visgronden verscheen, dus van het eerste jaar af. Hierdoor wordt de voortplanting van de vis erg bemoeilijkt, vermits tongen, zoals in ons geval, pas rijp zijn, wanneer ze drie jaar oud zijn.

Dit werd wel gedaan in de tabel I, doch daar werd geen rekening gehouden met de dichtheid van de visvangst.

Om die redenen hebben we dan de tabel I gekombineerd met tabel II, 't is te zeggen, voor elke netmaas afzonderlijk een berekening gemaakt, die de uitslag geeft zoals ze weergegeven worden in tabel III, A, B, C, D, E en F.

Voor elke netmaaswijdte werd nagegaan welke de opbrengst was van de visserij naargelang men meer of minder dicht ging vissen. Om de berekening niet te ingewikkeld te maken, werd deze enkel gedaan van 10 % af en per 10 bij tot en met 90 %.

Onderaan elke tabel werd dan het aantal gevangen vissen opgeteld alsmede het totaal gewicht van elke vangst, eveneens in de veronderstelling dat er 1.000 vissen op de visgrond zijn en die dan wordt afgevestigd.

## Netmaaswijdte van 50 / 55 mlm.

	10 %			20 %			30 %			40 %		
	1000	900	800	1000	900	800	1000	900	800	1000	900	800
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	80	900	90	7.200	180	14.400	270	21.600	360	28.800	450	36.000
3	170	801	80	13.600	140	23.800	180	30.600	202	34.340	224	39.520
4	250	713	71	17.750	110	27.500	122	30.500	113	28.250	124	31.500
5	320	635	64	20.480	85	27.200	81	25.920	63	20.160	45	36.000
6	370	565	57	21.090	67	24.790	55	20.350	46	36.960	35	28.000
7	405	502	50	20.250	52	21.030	36	14.580	20	8.100	14	11.200
8	435	447	45	19.575	40	17.400	24	10.440	11	3.915	8	6.400
9	450	397	40	18.000	32	14.400	17	7.650	6	2.700	4	3.200
10	460	353	35	16.100	25	11.500	11	5.060	4	1.840	3	2.400
11	465	315	32	14.880	19	8.835	7	3.255	2	930	2	1.600
12	470	280	28	13.160	15	7.050	5	2.350	1	470	1	800
13	473	249	25	11.825	11	5.203	3	1.419	1	470	1	800
14	475	221	23	10.925	9	4.275	2	950	1	470	1	800
<b>TOTAAL :</b>			640	204.835	785	207.413	813	174.674	818	142.825	818	142.825

	50 %			60 %			70 %			80 %			90 %			
	1000	900	800	1000	900	800	1000	900	800	1000	900	800	1000	900	800	
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
2	80	900	450	36.000	540	43.200	630	50.400	720	57.600	810	64.800	900	72.000	810	64.800
3	170	405	203	34.510	184	31.280	145	24.650	86	14.620	8	1.360	9	7.200	8	6.400
4	250	182	91	22.750	62	15.500	33	8.250	10	2.500	2	1.600	13	10.400	10	8.000
5	320	82	41	13.120	22	7.040	8	2.560	2	640	2	1.600	18	14.400	14	11.200
6	370	37	19	7.030	8	2.960	1	370	2	640	2	1.600	24	19.200	18	14.400
7	405	16	8	3.240	2	810	1	405	2	640	2	1.600	30	24.000	24	19.200
8	435	7	4	1.740	1	405	1	405	2	640	2	1.600	36	28.800	30	24.000
9	450	3	2	900	1	405	1	405	2	640	2	1.600	42	33.600	36	28.800
10	460	1	1	460	1	460	1	460	2	640	2	1.600	48	38.400	42	33.600
11	465	1	1	465	1	465	1	465	2	640	2	1.600	54	43.200	48	38.400
12	470	1	1	470	1	470	1	470	2	640	2	1.600	60	48.000	54	43.200
13	473	1	1	473	1	473	1	473	2	640	2	1.600	66	52.800	60	48.000
14	475	1	1	475	1	475	1	475	2	640	2	1.600	72	57.600	66	52.800
<b>TOTAAL :</b>			818	119.750	818	100.790	818	86.230	818	75.360	818	66.160	818	66.160	818	66.160

(vervolgt toekomstige week)

## Enkele interessante gegevens over de Nederlandse mosselkultuur

In het maantijdschrift uitgegeven door de Nederlandse Kamer van Koophandel voor België voor de maand mei heeft over de Nederlandse mosselkultuur een artikel geschreven welke een interessant brokje geschiedenis is.

\*\*\*

Reeds in de oude tijd werd over totesmosselen geschreven onder andere door Aristoteles en Ateneus en gewezen op dit smakelijke en voedzame produkt.

In de «Cronijk van Zeeland» van Smallegange van 1696 kan men lezen, dat de mosselen veelal groeien aan de hoofden en palen, maar het meest op de zachte en vette kleigronden, welke bij vloed onder water staan, voorts dat de mosselen omstreeks maart beginnen mager te worden en mossellarven afstoten (het z.g. «melken») en dan tot eind juni niet geschikt zijn om gegeten te worden. Zodra de mosselen weer goed waren voor gebruik, voeren dagelijks wel 30 mosselscheepjes van Tholen naar de Platen van Reimerswale en Lodijke, om daar met behulp van «ijzeren rijven» de mosselen bijeen te schrappen en deze te vervoeren naar de markt.

Van nog oudere datum is de geschiedenis van een gestrande bark met Ierse bemanning bij Rochelle in Frankrijk, neergeschreven door L. Figurier. De schipper Walton werd in 1236 met zijn bemanning gered door de vissers uit die omgeving. Bij het plaatsen van zelfgemaakte netten, vastgemaakt aan palen om de jacht op zeevogels uit te oefenen om op die wijze in hun onderhoud te voorzien, ontkende hij dat mosselzaad — dat zijn zeer kleine mosseltjes — zich onder water vastzette aan de palen en dat dit mosselzaad op een bepaalde hoogte boven de slikken harder groeide en aangename smaak kreeg dan dat, wat zich onder het

slijkerige water bevond. Walton konstrueerde op de eblijn, met de top naar zee gericht, dubbele V-vormige palen (de W van Walton), die de naam kregen van «bouchots». Hij bemerkte al spoedig dat op deze wijze grote vangsten konden worden verkregen. Hiermede was in feite een begin gemaakt met een soort mosselkultuur.

Uit de literatuur over mosselen blijkt dat men ook in vroegere tijden getracht heeft de natuur een beetje te helpen om het verloren gaan van mosselen voor de consumptie zoveel mogelijk te beperken.

Het feit dat ook in de oudheid reeds mosselen werden gegeten is niet zo bijzonder; wel de omstandigheid dat de mosselen een van de weinige zeeprodukten zijn waarbij men — om ze te kunnen bemachtigen — van de «wilde» visserij, zoals thans nog voor de meeste vissoorten geldt, overgegaan is tot het kweken van mosselen.

xxx

In Nederland werd in de tweede helft van de vorige eeuw overgeschakeld van de «wilde» visserij naar een meer systematische voortbrenging waarbij het mosselzaad wordt verzameld en uitgezaaid op daarvoor uitgezochte gronden, welke perceelsgewijze, hoofdzakelijk van de Staat worden gepacht. Een eerste vereiste voor het instandhouden van de mosselkultuur is, dat voldoende mosselzaad op de mosselpercelen wordt uitgezaaid. Om de zaadvangst te bevorderen wordt, wel niet dezelfde methode als Walton reeds in de dertiende eeuw toepast gevolgd, doch worden ook diverse materialen in het water uitgezet om zoveel mogelijk van het jonge zaad op te vangen.

Voornamelijk in het voorjaar, doch ook wel in het najaar, wordt het mosselzaad bij elkaar gevist en uitgezet op percelen in de Zeeuwse

wateren en sinds 1950 ook op uitgebreide schaal in de in het noorden van het land gelegen Waddenzee.

Hier groeien de kleine mosselen, nadat zij als z.g. «halfwasmossele» nog eens verzaaid worden in één à twee jaar op tot consumptiemosselen. Inmiddels moeten de mosselkwekers regelmatig werkzaamheden verrichten om hun mosselpercelen in goede konditie te houden en om de vele vijanden van de mosselen, zoals zeesterren en krabben, te verwijderen.

Eind juni of begin juli wordt een begin gemaakt met het opvissen van de mosselen op de percelen voor de levering aan de handel.

Na het vissen met een dertigtal zeilscheepjes, waarvan in de 17e eeuw sprake was, is de mosselvloot vooral in deze eeuw sterk uitgebreid en gemechaniseerd; niet alleen dat de schepen door motoren worden voortbewogen, doch ook voor het vissen met de zware ijzeren korren, die in de plaats zijn gekomen van de ijzeren rijven, wordt mechanische kracht gebruikt. Hierdoor is het mogelijk in korte tijd grote hoeveelheden mosselen op te vissen en deze snel te vervoeren. Het verbeteren van de mosselvloot vindt steeds voortgang.

Er worden grotere schepen met sterkere motoren — waarbij vermeden moet worden dat de vaartuigen een te grote diepgang krijgen — ingezet, terwijl ook de bouw en inrichting der vaartuigen steeds worden gemoderniseerd, mede om het snel lossen van de mosselen te bevorderen.

(Wordt voortgezet)

### N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en  
HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

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

## BRIEF UIT YERSEKE

Brief uit Yerseke nr 640

### EEN AANVULLING

In het stukje dat we verleden week wijdden aan 't geval van een mogelijke kontingentering, schreven we : Dezelfde argumenten die verleden week golden om tot wijziging van de leveringscijfers der kwekers te besluiten zijn de verzendingcijfers van de handelaars (niet vast te leggen). De aangegeven gedeelten ontbraken. Ondertussen zijn we weer wat wijzer geworden en weten nu dat op een verleden week vrijdags gehouden vergadering van mosselhandelaars, overeenstemming werd bereikt om tot een regeling te komen. Met 14 stemmen voor, 3 tegen en 1 onthouding besloot men te trachten het daarheen te leiden dat ieder exporteur niet meer of minder zal kunnen of mogen verzenden dan gedu-

rende seizoen 1956-57. Wie boven zijn kwantum gaat, betaalt fl.2.00 per 100 kg aan hem of hen, die niet aan de markt komen. Theoretisch kan het dus voorkomen, dat een handelaar met laten we zeggen een toewijzing van 20 duizend ton zonder te verzenden, toch F.40.000 opstrijkt. Wij voorzien nog wel andere handeltjes op dit gebied. We behoeven niet ver terug te gaan en ons slechts te herinneren hoe het enige jaren geleden ging toen er ook kontingentering was. Zoals we reeds vorige week schreven, kost het moeite ons voor te stellen, dat het produktschap er in zal trappen. Het staat vast dat een verstarring ontstaat, dat de aktiviteit vermindert, dat de verzorging zal verslappen en dat de winstmarge (onnodig) zal worden vergroot. Ten nadele direkt van de kleinhandel en konsument en indirekt zeer ten nadele van het bedrijf in zijn geheel.

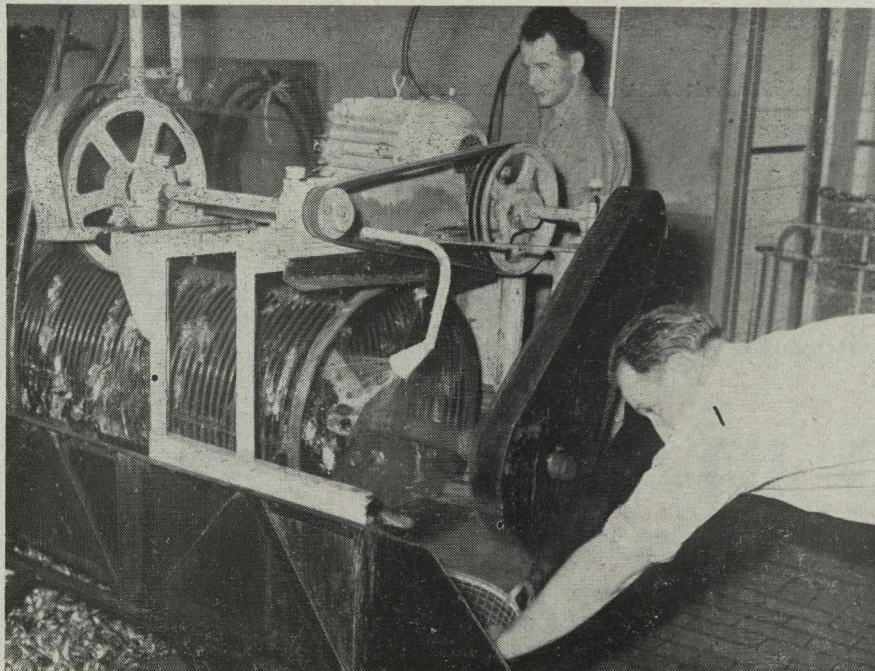
### HET EERSTE ZAAD VOOR ZEELAND

Donderdag kwamen de eerste ladingen mosselzaad van 't Groningen Wad hier aan en werden direkt op de banken uitgezaaid. Het waren de YE.94 van de firma Zoeteweg en de YE.96 van de firma Van Damme.

Er is nogal wat te vissen mits er een behoorlijke tij water komt. Als de wind evenwel lang aan de bovenhand zou blijven, is dit nadelig wijl er dan minder water komt en de visgelegenheden worden verkleind. Goed dat er nog al wat zaad is, want naar we vernemen, zullen de proeven met het leggen van netten om mosselzaad te vangen ondanks alle werk en grote kosten daaraan besteed op een fiasco uitlopen. Er schijnt reeds te veel zand en slijk op de netten te zijn gekomen om nog iets goeds te kunnen verwachten.

### NIEUW EXPORTARTIKEL

Zo staat boven een berichtje in ons streekblad, dat kleine inktvissen die men hier zeekatten noemt, een zeer winstgevend exportartikel werd. Dagelijks zouden reeds duizenden kilo's worden verzonden. Wat we moeilijk kunnen tegenspreken. Wel is het ons een raadsel waar zo grote kwanta voor langen tijd te vissen zullen zijn...



Een moderne  
mosselkuismachine  
in volle werking.

## JAPANSE EXPANSIE

De Japanners geven blijken van een grote activiteit op visserijgebied. Nadat zij, zoals reeds gemeind, tussenkomen bij de ontwikkeling van de visserij in het Midden Oosten, o.a. Iran, hebben zij thans een nieuw expansie-gebied ontdekt.

Gezien hun voortdurende moeilijkheden met Rusland op visserijgebied, gaan zij nu proeven doen voor de ontwikkeling van de visserij op de Westkusten van Afrika, namelijk bij Nigeria en de Goudkust.

Men ziet dat het spreekwoord «Niets nieuws onder de Zon» thans ook verouderd is...

## VISVANGST VAN GARNAAL IN AUSTRALIE

Vooraf met het oog op de uitvoer, wordt de visvangst van garnaal zeer ontwikkeld in Australië.

Te Evans-Head, de voornaamste Australische haven voor deze visserij, bestaat er een Coöperatieve, welke over 41 schepen beschikt, en zich ook bezig houdt met de uitvoer van gepelde en bevroren garnaal.

De aldaar gevangen garnaal is beduidend groter dan deze welke gevangen wordt op onze kusten en weegt over het algemeen 150 tot 205 gram per stuk, terwijl sommige tot 500 gram wegen.

Wat deze garnaal echter gemeen heeft met de alhier gevangene : hij wordt slecht betaald.

## ATOOMSCHEPEN IN AMERIKA

De regering van Amerika heeft een contract afgesloten met een scheepswerf voor de aanbouw van een pakketboot aangedreven door atoomkracht.

Dit schip zal een lengte hebben van 180 meter met een snelheid van 21 knopen en een tonnemaat van 12.000 BRT.

De motor zal eventjes 22 miljoen dollars kosten : de romp slechts 18 miljoen dollars.

## DE TERRITORIALE WATEREN

De kwestie van de territoriale wateren is steeds oorzaak geweest van talrijke geschillen.

Thans heeft ook een commissie van de Verenigde Naties zich met dit delicaat onderwerp bezig gehouden. De afgevaardigde van Canada deed opmerken, dat wanneer zijn land zich tevreden stelt met een limiet van 3 mijlen, talrijke andere landen hun territoriale wateren uitstrekken tot 12 mijlen.

Na lange palabers, waaraan ook de afvaardigingen van België deelnam, werd beslist de... beslissing uit te stellen tot in 1958, ter gelegenheid van een Conferentie welke alsdan in Rome zal gehouden worden.

Zoals men ziet vereist dit vraagstuk een rijp overleg...

## DE IJSLANDSE VISVANGST

Gedurende het jaar 1956 werden door IJslandse schepen niet minder dan 450.000 Ton vis aangevoerd. Daarin zijn begrepen 250.000 Ton kabeljauw en 100.000 Ton haringen.

## VISSERIJINSTITUUT IN ITALIE

In Italië is men overgegaan tot de stichting van een Instituut voor de visserij, welke zich bezig houdt met de opleiding van vissers. Dit instituut wordt gesteund door verschillende organismen.

Deze beroepsopleiding voor vissers ontvangt toelagen van het Ministerie van Arbeid, de Koopvaardij, het Ministerie van Landbouw, enz...

't Is te hopen dat dit instituut niet in slaap gewiegd wordt door een professor die de Italiaanse taal niet machtig is, zoals in België waar het instituut voor de visserij geen praktisch nut heeft.

## STEUN VOOR DE VISSERIJ IN DUITSLAND

Door 42 afgevaardigden werd in de Duitse Kamers een 5-jarenplan ingediend tot ondersteuning van de visserij.

Dit plan zou de Duitse visindustrie toelaten zich te handhaven op de internationale markt, en zich voor te bereiden op het tot stand komen van een Europese gemeenschappelijke markt.

Het voorziet leningen op lange termijn en toelagen tot een bedrag van 41 miljoen Mark.

In ons land hebben we aan de kust een 10-tal volksvertegenwoordigers en er is geen enkele, die zich het lot van de visserij werkelijk aantrekt. En het gaat er nu nochtans zeer slecht aan toe !

## NA DE 33<sup>e</sup> KRUISTOCHT VAN DE MERCATOR

### WAT CDT GHIJS ONS VERTELD

(Vervolg van vorige week)

#### KOERS MET HET POOLSE SCHOOLSCHIP

Na deze periode van bootoefeningen wordt anker opgegaan en het «Skagerrak» uitgevaren. In de namiddag komt er een matige koelte op uit het Westen. De nodige zeilen worden dan ook bijgezet, tegen de avond neemt de wind nog in kracht toe, van stijve bries tot harde wind, kracht 6 tot 7, snelheid 7 tot 8 mijl ; we zeilen alzo bij de wind, zo scherp mogelijk om vrij te blijven van de Deense kust. Nu en dan nemen we spreuwen over.

Rond zes uur 's avonds bemerkten we aan de horizon, even aan bakboord, een vierkant getuigd schip dat eveneens onder dezelfde boeg ligt. Het is dan ook met spanning dat we de afstand tussen de beide schepen zien verminderen en weldra onderscheiden we meer bijzonderheden.

Allerlei gissingen worden gedaan. We zijn allen echter overtuigd dat we een eerste ontmoeting hebben met één onzer tegenstrevers van de wedstrijd.

«Mercator» zeilt echter scherper bij de wind, en langzaam maar zeker loeven we op en lopen hem in. De cadet aan het roer is bewust van de spanning ; hij geeft dan ook zo weinig mogelijk roer en stuur met enkele spaken. Voortdurend richt hij een scherpe blik op de loefschoot van het ondermarszeil dat eventjes mag killen wanneer het schip naar stuurboord overhelt.

Eenieder aan boord leeft mee met het schip en elk mijltje dat we dichter komen wordt persoonlijk gevoeld.

Rond 22 u. 00 varen we de «Dar Pamorza» op vijf honderd meter te loeverd voorbij.

Het Poolse schoolschip, met thuishaven Gdynia, ligt eveneens

scherp aan en in de laatste schemering kan men eveneens zijn vierkante zeilen zien killen. Veel commentaar wordt er niet gegeven bij het voorbijvaren. Onwillekeurig wordt men aangegrepen door de schoonheid van het zeilschip, dat in deze harde wind langzaam oploeft. Een korte groet wordt gewisseld met de Aldislamp. Ondertussen is het volledig donker geworden.

In het hart, van eenieder aan boord krijgt ons goede schip heel wat loftuigingen toegezwaaid ; als een meeuw scheert «Mercator» echter verder over de golven. Weldra is een groen licht aan Bakboord achter, het enige teken van deze fiere driemaster, die tegen wind en zee een hardnekkige strijd voert.

*Only a look and a voice*

*Then darkness again and a silence  
Ships that pass in the night.*

#### OP DE NOORDZEE

We zeilen steeds scherper aan ; frisse koelte uit het NW. We ontmoeten enkele vissers uit Ebskjerg, met hun gevaarlijke, drijvende netten.

De gewone oefeningen met de radar, goniometer, theoretische lessen en schiemanwerk worden normaal voortgezet.

Een manier om goede zeebenen te krijgen is een tocht aan boord van een zeilschip met een voortdurende helling van tien tot vijftien graden.

Tot laat in de avond wordt aan het model gewerkt. In Frederikstad hebben we vernomen dat de Noren met een verkleind model van Vikingschip zullen mededingen. Ontegensprekelijk is het een origineel gedachte en de traditie van de Noorse zeevaart waardig.

Wij hopen echter dat de jury de morele factor in acht zal nemen dat het gehele model in de vrije uren werd opgetuigd, volgens de regels der kunst. Alle zeilen kunnen bijgezet en opgeleid worden ; we hopen zelfs het traject op de Dart te kunnen opzeilen.

We ontmoeten nu ook veel schepen. Het zeilschip wekt steeds de belangstelling, want het blijft toch de mooiste schepping der zee en één der edelste scheppingen van het menselijk vernuft.

Nog enkele algemene oefeningen van alles bijzetten en opgeien worden in de Noordzee uitgevoerd, zodat de jongens goed getraind zijn voor het vertrek in Torbay.

Alvorens naar Dartmouth door te varen stoppen we gedurende enige uren in Oostende om enige personen van de televisie in te schepen die de koers zullen filmen. We nemen van de gelegenheid gebruik de voorraad verse groentne aan te vullen.

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

# Havenbeweging

## OOSTENDE

Gedurende de week van 22 tot 28 mei was de goederenbeweging als volgt :

### INVOER

1.450 Ton grint naar Holland ;  
1.700 Ton stookolie ;  
200 Ton dakpannen voor overslag ;  
1.000 Ton zand van Holland ;  
200 stuks vee van Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;  
1.000 Ton fosfaat van Marokko en bestemd voor de UCB te Zandvoorde ;  
600 Ton kolen van Groot-Brittannië en aangevoerd voor rekening van de electriciteitscentrale.  
Stukgoederen van Groot-Brittannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

### UITVOER

300 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

22 mei : Het Belgisch ms Mavi van Holland met een lading grint van 300 Ton.  
Het Nederlands ms Fen van Goole voor rekening van de firma Freyman en Vanloo.  
Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij.   
23 mei : De Belgische ms Maria en Gavila van Holland met een lading grint van onderscheidelijk 250 Ton en 300 Ton.  
Het Belgisch tankschip Purfina 17 van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.  
24 mei : Het Belgisch ms Celina II van Kortrijk met een lading dakpannen van 200 Ton bestemd voor overslag.  
Het Nederlands ms Machiensteen 14 van Holland met een lading grint van 300 Ton.  
Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij.  
Het Belgisch ms St Joseph van Kortrijk met een lading dakpannen van 200 Ton bestemd voor overslag.  
25 mei : Het Nederlands ms Marij Stella van Holland met een lading zand van 400 Ton.  
Het Nederlands ms Trio van Holland met een lading grint van 300 Ton.  
Het Belgisch ms Internos van Antwerpen met een lading stookolie van 500 Ton.  
Het Duits ms St Patrick van Dublin met een lading vee van 200 stuks bestemd voor een plaatselijk slachthuis. Agent Freyman en Vanloo.  
Het Belgisch tankschip India van Holland met een lading stookolie van 300 Ton.  
Het Belgisch ms Christina van Holland met een lading zand van 300 Ton.  
Het Belgisch tankschip India van Holland met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Belgisch ms Christina van Holland met een lading zand van 300 Ton.

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

26 mei : Het Belgisch tankschip Cristal van Terdonk met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Nederlands ms Topaze van Holland met een lading zand van 300 Ton.

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

Het Belgisch ms Internos van Antwerpen met een lading stookolie van 500 Ton.

27 mei : Het Nederlands ms Lelystad van Shoreham met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij.

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

28 mei : Het Belgisch ms Castor van Casablanca met een lading fosfaat van 1.000 Ton bestemd voor de UCB te Zandvoorde.

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

### UITGEVAREN OP

22 mei : Het Frans ms Nicolas Appert naar Boulogne. Het Nederlands ms Margaretha naar Holland.

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

Het Nederlands ms Peter Swenden naar Newcastle. Agent J. Olsen.

De Belgische ms Boa en Mavi naar Gent.

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

24 mei : Het Belgisch tankschip Nyebergh naar Zeebrugge.

25 mei : Het Nederlands ms Fen naar Blyth met een lading dakpannen van 300 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

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

Het Belgisch tankschip Purfina 17 naar Ertvelde.

27 mei : Het Belgisch ms Saphir naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillij.

Het Belgisch ms Internos naar Antwerpen.

28 mei : Het Nederlands ms Ru

by naar Antwerpen voor rekening van de Agence Maritime Minne.

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

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

Het Belgisch ms Internos naar Antwerpen.

## ZEEBRUGGE

Volgende zeeschepen liepen onze haven binnen om goederen op te nemen en af te laden.

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

Het Nederlands m/s «Mirianne» kwam op ballast van Rouen en vertrok daarna naar Göteborg met 499 ton cokes.

Het Frans s/s «Bayard» kwam van Boulogne en vertrok terug naar Boulogne na 115 ton fuel-oil opgenomen te hebben.

Het Duits m/s «Seven Seas» kwam van Bremen op ballast en vertrok dan naar Southampton na 10 ton stukgoed en 108 passagiers aan boord te hebben genomen.

Het Engels m/s «Lapwing» kwam van Barry naar onze haven met 455 ton stukgoed waarna het schip verder vertrok naar Antwerpen.

Het Nederlands m/s «Prins Willem IV» kwam van Quebec met 56 ton stukgoed en vertrok daarna op ballast naar Rotterdam.

Het Nederlands m/s «Flevoland» kwam van Goole met 464 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Harlingen.

Het Nederlands m/s «Maria» kwam van Wezelt met 375 ton grint en vertrok daarna op ballast naar Erenswaarde.

Het Duits m/s «Leopard» kwam van Mariaberg met 392 ton hout.

Het Nederlands m/s «Nottingham» kwam van Goole met 467 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Harlingen.

Het Engels m/s «Sarmiento» kwam van Newport News met 9.048 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Glasgow.

Het Engels m/s «Fixity» kwam van Terneuzen toen een zware storm opstak waardoor het schip in onze haven kwam schuilen en daarna verder vertrok naar Rochester.

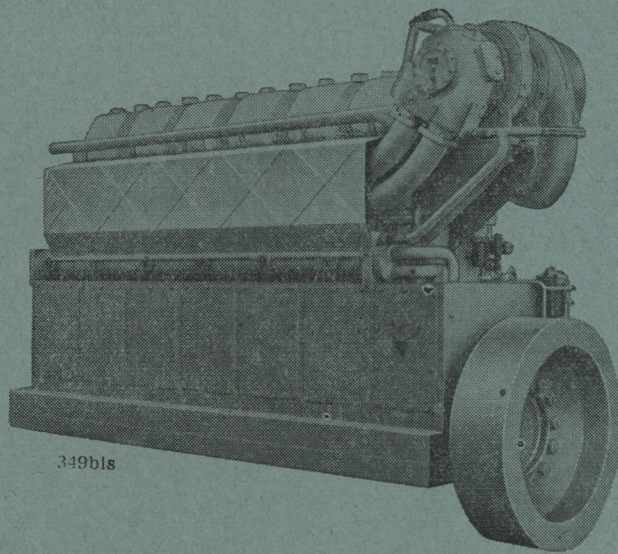
Het Grieks m/s «Maria G. Culucondis» kwam van Norfolk met 10.301 ton kolen en vertrok nadien naar Hampton Roads met 387 ton fuel-oil.

Het Engels m/s «Longfellow» kwam op ballast van Burntisland en vertrok dan naar Takoradi met 214 ton feul-oil.

Het Engels m/s «Castle Combe» kwam van Newport met 724 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Honfleur.

Het Nederlands m/s «Markab» is van Vantsfills met 650 ton potas gekomen.

Deze week liepen 9 ferry's onze haven binnen die de regelmatige lijn verzekeren, Harwich-Zeebrugge.



## SEM-CARELS Scheeps-Dieselmotoren

**SEM**

42 DOK - GENT

**R. BAUWENS & C<sup>o</sup>**

14, HENRI BAELSKAAL  
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de  
**SEM-CARELS DIESELMOTOREN**

## JAPANSE SARDIENENUITVOER

In 1956 heeft Japan 537.000 kisten sardienen, elk 48 dozen bevattende, uitgevoerd, tegenover 420.000 kisten het voorgaande jaar, wat dus een vermeerdering betekent van ongeveer 30 th.

Deze uitvoer was vooral gericht naar de Philippijnen, België, Egypte en Birma.

# Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

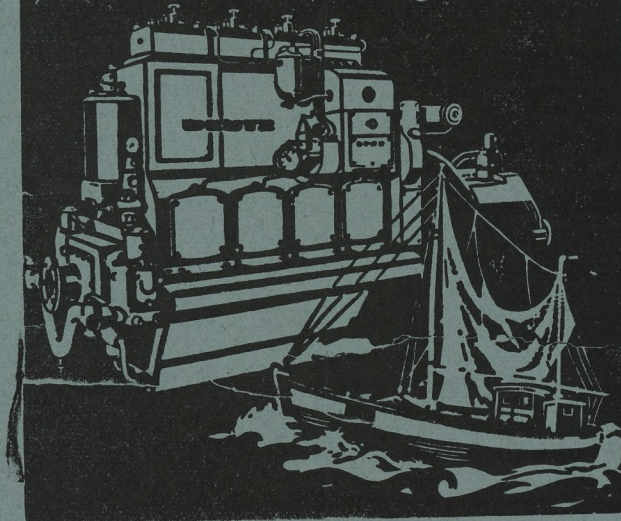
Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)

# DEUTZ

*Diesel*



## DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

### VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

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

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 : Leoneessel Luik



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

185V