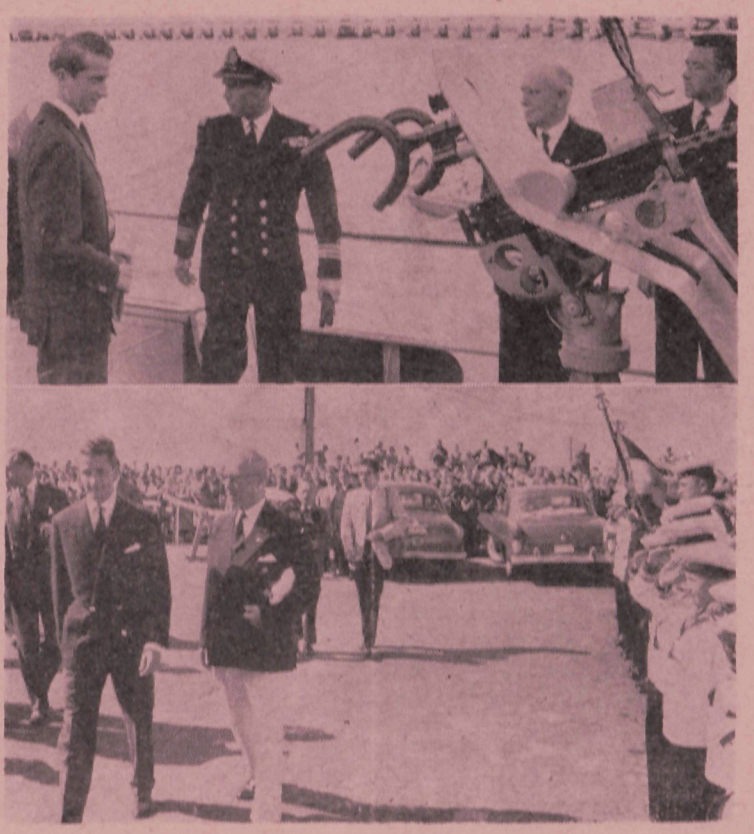
26e JAARGANG — Nr 32 Verschijnt elke vrijdag PRIJS : 4 FRANK VRIJDAG, 8 AUGUSTUS 1958

Hof VISSERIJBLAD



Ter gelegenheid van de Internationale yachtwedstrijd «Gouden Wimpel» bracht Prins Albert een bezoek aan Oostende. Op onze foto's enkele beelden van de ontvangst van de Prins nabij het yachtclubhuis op de Visserskaai.

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

HOUTEN VISSERSVAARTUIG gebouwd in 1939-40 door de werf Maillard te La Rochelle. 18 m lang, 5,25 m breed, 2.65 m diep, Br. Ton 38. Motor Sulzer 3 cyl. van 120 pk, 500 toeren, reducteur Messian. Nr C.J.B.

HOUTEN VISSERSVAARTUIG gebouwd in 1944 in Engeland, lengte 75 voet, breedte 19 voet, diepte 9 voet. Br. Ton 75. Motor Lister-Blackstone 4 cyl. van 150 pk. Inlichtingen bureel blad nr C.J.B.

TE KOOP : MOTOR DEUTZ. VM245. 3 cilinder 180 pk 300 t/m, met keerkoppeling Brevo. Compleet met reservedelen.
STERKE WINCH. 2 x 300 vadem. Nog in gebruik.
Voor beide zaken zich wenden : A. Liebaertstraat 23 Oostende.
7078V

NIEUWE INDUSTRIE MOTOR van 300 pk, 460 t/m, direct leverbaar, ingevolge overlijden van de koper. Staat nog verpakt. Erfgenamen vragen 55.000 gulden of 730.000 frank, dit zonder keerkoppeling. De motor kan nagezien worden op draaibank in fabriek. Betaling comptant bij levering. Voorwaarden en inlichtingen bureel blad, letter Rou.

---

n.v. AGENTUUR en HANDEL Maatschappij
IJMUIDEN
Telefoon 4527
Voor alle visserijbenodigdheden
81

Kopen en verkopen

EEN WERF WIL BOUWEN :

Een vissersvaartuig leverbaar in 7 maanden, met kontrakt, hebbende een lengte over alles van 25 m, een breedte van 6,20 m en een holte van 3,25 m met een 300 pk Bolnes of Brons en een hulpmotor Lister of Samofa van 20 pk. Centrale verwarming. Accomodatie voor 6 man in logies achter, een reservekooi op de brug en in de kaartenkamer. Radiohut. Houten dek. Stalen masten: Trawlwinch aangedreven door de hoofdmotor, fabrikaat van der Giessen, voor de prijs van 250.000 gulden of 3.300.000 F.

OVER TE NEMEN

Een nieuw bouwkontrakt voor ijzeren vaartuig, met als afmetingen 24,71 m over alles, 6 m breed en 2.85 m diep ; hoofdmotor Brons 300 pk, leverbaar in 3 maanden. Prijs 250.000 gulden of 3.300.000 F. Kredieten 50 th.
Voor alle verdere inlichtingen : schrijven bureel blad nr 2003V.

Hotel-Café-Restaurant
AUGUSTA
t.o. Station
IJ M U I D E N
Tel. 4217

Nordischer Maschinenbau
RUD. BAADER LUBECK
Alleenvertegenwoordiger voor Nederland
A. Van Maarschalkerwaart en Co N.V.
Keizergracht, 112
Amsterdam Tel. 48945
552



Hiernavolgende vissersvaartuigen werden ondertussen nog van een motor Mercedes-Benz voorzien : Z.465, Z.54, Z.502, O.743, O.253, Z.501, N.71.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK
16-99 — Haven van Duinkerke
Wraklichtboei voorzien van een fluit
Positie : 51°04'01"N 2°20'48"E.
De wraklichtboei vermeld in bovenstaande positie is voorzien van een fluit (Afk. : brul).
Zie Belg. krt «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957 - Nr 18.

BELGIE
16-100(T) — Lombardsijde
Zeewaartsen schietoefeningen

Zie B.a.Z. 1-14-1958.
Gedurende de weken van 4 tot en met 16 augustus 1958 zullen schietoefeningen door artillerie uitgevoerd worden als volgt :
Midden sector : op donderdag 7 en vrijdag 8 augustus 1958.
Grote sector : op donderdag 14 augustus 1958.
Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).
De schikkingen van B.a.Z. 1-13-1958 zijn van kracht.

16-101 — Haven Oostende
Lichtenlijn afgeschaft

De rode lichtenlijn die toegang verleent tot het Montgommerydok werd definitief afgeschaft.
B.a.Z. 15-94(T)-1958 vervalt.
Zie Belg. krt «Vlaamse Banken - bijkaartje Oostende».

NEDERLAND
16-102 — Westerschelde
Pas van Terneuzen
Wrak gelicht

Op ca. 51°21'.0N 3°49'.4E is de gezonken motorspits «Preferente 8» gelicht en de bijhorende groene stompe wrakton opgenomen.
B.a.Z 15-96(T)-1958 vervalt.
Zie Belg. krt «Schelde».

16-103 — Westerschelde
Nauw van Bat
Lichtboei verlegd

Positie : 51°23'48"N 4°11'56"E.
De zwarte lichtboei nr 77 is verlegd naar bovenstaande positie.
Zie Belg. kaart «Schelde».

DRINGENDE BERICHTEN
(D.B.Z.) van kracht op 30-7-58

144. Westhinder — Vlissingen route — Positie 51°21'30"N 2°31'00" E. Lichtbrulboei «Oostdyck» tijdelijk vervangen door kleinere lichtboei gevende zelfde schitteringen.
149. Positie 51°25'00"N 3°11'30"E. Wraklichtboei tijdelijk opgenomen.
151. Westhinder - Vlissingen route. Positie 51°22'30"N 2°47'30"E. «Akkaert» lichtboei verdwenen.

ADVERTEERT IN
HET VISSERIJBLAD
UW VAKBLAD !

26e JAARGANG — Nr 32 « HET VISSERIJBLAD » VRIJDAG, 8 AUGUSTUS 1958

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER : St Jorisstraat, 18, Oostende Tel. 725.23 — P.C.R. 41.39.37

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

ABONNEMENT : 1 JAAR BINNENLAND 200 F. Zes maanden : 100 F. Drie maanden : 50 F.

BUITENLAND, 1 jaar : 250 F. Nederland, 1 jr : 15 Gld of 200 Fr. Belgisch Kongo, 1 jaar : 200 Fr.

Standpunten

VISSERSVERHALEN

HET derde verhaaltje is een Oosters sprookje, verteld door de F.A.O. Er was eens niet lang geleden, een visser: Rais Adam Mohamed, die aan de oever van de Rode zee stond, naar het water keek en zuchtte. Niet de minste wind kwam uit de hete woestijn en zijn boot lag stil op het strand. De zon brandde uit de blauwe hemel terwijl Rais Adam Mohamed de kleurrijke vis kon zien zwemmen in het water. En hij zuchtte opnieuw.

Bij Allah, riep hij uit, ik ben de beste visser van Port Sudan en zo hulpeloos als een bunselkind om deze verlokkende vis uit het water te halen. Had ik maar een motor om mijn felucca voort te bewegen, dan zou ik genoeg vis vangen en voldoende geld verdienen om mijn familie te onderhouden.

En het sprookje gaat verder over een vreemde man die naar Port Sudan kwam, gezonden door de F.A.O., en die man bezat een boot met een motor en modern, eenvoudig vistuig om Rais Adam Mohamed en zijn dorpsgenoten te leren hoe men meer vis kan vangen, veel meer dan ze tot nu toe met hun eenvoudige feluccas konden verschalken.

Op zekere dag riep de blanke Rais Adam Mohamed en zijn kollegas-vissers bijeen en vertelde hen dat hij bereid was een motor te laten plaatsen in een felucca voor een gans jaar. Doch de vissers haalden hun schouders op: hoe zou zo'n motor meer vis kunnen vangen; anderen waren bang van het vreemde ding; de meeste geloofden niet dat die motor meer geld zou doen verdienen aan de eigenaar. Behalve Rais Adam Mohamed die de proef wel wilde doen.

En Rais Adam Mohamed voer uit terwijl de andere vissers Allah om wind smeekten, en hij kon veel verder uitvaren dan de andere vissers en langer op de visserij blijven en ook op plaatsen vissen waar de andere vissers zich met hun zeilbootjes niet wagen konden.

Hij ving veel vis en verdiende veel geld en kon met zijn spaarcenten tenslotte de motor kopen die hij aan boord had. Toen de andere vissers zagen hoe Rais Adam Mohamed een vermogend man werd en in aanzien steeg bij de bevolking, wensten ze ook een motor in hun felucca te bouwen. En zo kon Rais Ali Dukhan en nog veel anderen uit het dorp ook een motor op afbetaling krijgen en ze vingen veel meer vis dan vroeger en het dorp was spoedig welvarend. En ze dankten Allah voor de zegen die Hij hen gebracht had.

★★★

HET laatste verhaal speelt niet meer in een primitief land, noch in het oude Europa, maar in het fantastische Amerika en het is ook niet meer een verhaal, maar meer een klaaglied. Ja, ook in de Verenigde Staten is men niet tevreden in de visserij.

Het artikel, zoals het in november 1957 verscheen in de «Saturday Evening Post» werd in ons blad overgenomen. Het is de moeite waard om te lezen, te herlezen en te overwegen.

Men klaagt over hetzelfde als bij ons — er is niets nieuws onder de zon — over de invoer, de onregelmatige aanvoer, de gebrekkige visserijtechniek, de verouderde vloot, en vooral over het conservatisme in de visserij .

Men durft het moeilijk aan iets nieuws te beginnen: nieuwe methodes te beproeven, nieuwe visserijen te beginnen, men heeft schrik. Tengevolge hiervan is de visserij een slechte geldbelegging geworden en veroudert alles.

Men blijft aan het oude hangen, en als het niet gaat werpt men licht de schuld naar dingen die de moeilijkheden niet oplossen : dat is gemakkelijkst.

★★★

IS het nu in Congo of meer dan honderd jaar geleden te Oostende, of aan de boorden van de Rode Zee of in het fabelachtige Amerika: de visser blijft overal dezelfde: liever geen oude schoen wegwerpen voor men een nieuwe heeft. Wel een goed principe, maar oude schoenen geraken ook versleten en uit de mode.

Is de zeevisserij een slecht risiko omdat het slecht gaat of omdat het bedrijf zelf geen risiko durft nemen? Dat is de kwestie.

Men moet eens kunnen en durven zien wat goed is en wat slecht en dan het mes in de rotte plek zetten en uitsnijden.

Wie een produkt maakt moet het ook kunnen verkopen. En zoals we zelf niet zullen teruggrijpen naar oude methodes, moeten we ook niet verwachten dat de verbruikers voor ons produkt dezelfde smaak zullen behouden als tien, twintig jaar geleden. Wij moeten ons aan de verbruiker aanpassen.

Wij moeten onze prijzen aanpassen aan de beurs van de verbruiker en aan de prijs van de konkurrentie. We moeten aan werkelijkheidspolitiek durven doen. Kijken hoe we — misschien niet méér, door de overbevissing — maar goedkoper kunnen werken.

Zoeken hoe we ons produkt beter zullen voorstellen en aanpassen aan de vraag.

Dat zal we niet zo gemakkelijk gaan, we staan met een kompleks, met een geheel bestaande uit goede, maar ook uit veel minder goede en slechte dingen. En het zou misschien veel beter zijn alles ineens af te breken en opnieuw te beginnen dan voort te sukkelen zoals het nu gaat.

Tenware we weten waar we naar toe willen en wat we willen bereiken en dan moeten we een plan klaar maken en uitwerken. Maar we staan vooral niet alleen. En dan is er maar een oplosisng, opnieuw, zoals tien jaar geleden, ALLEMAAL, de handen in elkaar slaan en beginnen. En vooral niet vergeten dat de eerste stap de zwaarste is.

J. H. K.

Brief van Stierman Lèèze



(Vervolg van vorige week)

Dat was een brief die door iedereen mocht gelezen worden, 't was maar Milo alleen die hem ging verstaan. 'k Plooiden 't schone toe en 'k schreven Milo zijn adres er op. 'k Moesten nu maar juist iemand vinden die 't zou willen dragen.

Maar hoe zou ik dat aan die mens zijn verstand brengen, 'k mogen mijn aangezichte niet tonen of ze gaan het verdacht vinden en weten waar dat ik zitten.

Daarmee schreven 'k een nieuwe brief: Wilt ge vijf frank verdienen? Ge moet maar alleen een brief naar huis dragen. Zijt ge akkoord, loopt dan drie keers rond de lantaren op de dijk en de brief dat ge moet naar huis brengen gaat U toegezonden worden. Daar zult ge de vijf frank krijgen.

En met dat briefje rond een haring gedraaid, wachtte ik aan het venster om te zien of er iemand ging voorbijgaan die de boodschap kon doen.

***

Natuurlijk geen levende ziele op de dijk. 't Regende wel niet meer, maar de mensen waren gelijk schuw om buiten te komen en 'k peinsden er op dat 't school was voor de kinders. Misschien ging ik meer chance hebben als 't school gedaan was, maar 't was al vier en half en wie zend er zijn kinders 's winters naar 't strand ?

De enigsten die ik zagen voorbijwandelen en hij had al de tijd van de wereld, was een politieagent — natuurlijk — en op 't zelfde ogenblik kwamen er drie jongens voorbij, maar 'k dierven de commissie niet overgeven. Die agent had het een keer moeten gewaare worden.

Misschien had ik morgen meer chance en 'k begonnen al de moed op te geven als ik al met een keer een stemme hoorde roepen : SLUNSEN EN BENEN, ZOEK ZE MAAR UIT, AL HOEKEN EN KANTEN UIT. 'k Hebben ik die stemme nog gehoord. Dat is een bekende stemme. En de stemme kwam dichter.

Dat was de stem van Milo en van niemand anders. Is me dat chance hebben en de politieagent was al een geheel eind ver. 'k Hadden Milo wel kunnen aan mijn herte drukken. Niemand op de zeedijk maar 'k dierven mijn hoofd niet te veel uitsteken en Milo kwam juist aan de kant van de huizen zo dat ik hem niet zagen maar wel hoorden en gelijk of dat hij onder mijn venster doorging, riep hij nog een keer uit alle kracht. 'k Had hem gehoord en 'k waren klaar : de brief had ik in de kop van een kabeljauw gestoken en van als ik Milo hoorde roepen onder het venster, liet ik hem voorzichtig door het venster naar beneden.

Hij moest hem goed ontvangen hebben want 'k hoorde hem zijn liedje afbreken en hij zei halfluide in de stille straat: «Nè, 't regent viskoppen». De kar hield stil die Milo meehad en hij was waarschijnlijk bezig met mijn brief te lezen.

De boel was in orde : mijn verlossing was nabij. 'k Gingen geen nacht meer op mijn appartement meer moeten doorbrengen.

En nu dat Milo in de omtrek en te bereiken was, kon ik een brief schrijven die alles eksplikeert. 't Kwam intijds in me op en 'k scheurden rap een stuk papier van de muur en 'k lieten 't volgende weten aan Milo:

« Milo „jongen, 't is tijd dat ge » me komt verlossen. Ik leven hier » van water en droogvis, nog erger » dan in 't cachot en 'k kunnen hier » niet uit. Komt van avond met » eten: patatten en brood en hespe » en pakt een touw mee om door » 't venster te smijten dat ik langs » daar naar beneden kan klimmen. » Komt rond den twee, ik zal op je » wachten. Isidoor.»

'k Haalde een nieuwe viskop te voorschijn, 'k staken de brief in zijn muile en 'k dierven niet kijken door 't venster, er zou eens iemand moeten passeren. Maar Milo zat beneden en 'k smeten de kop met de brief voorzichtig naar beneden.

'k Hoorden een droge slag en een geweldige vloek. Maar 't was de stemme niet van Milo ! Otsjejui toch, wat heb ik nu uitgestoken. 't Heeft daar iemand mijn brief op zijn hoofd gekregen. Kijken dierf ik nu alleszins niet en 'k bleven luisteren. Wat hoorde ik ? 't Volgende gesprek:

— «Geef een keer je paspoort ?»

— «Mijn paspoort?» dat was de stemme van Milo.

— «Ja, je paspoort en zeere ternoch, dat gaat je leren van met viskoppen naar de politieagenten te smijten als ze passeren.»

— «Ikke met viskoppen gesmeten? En 'k zoude niet weten van waar dat ik ze zouden halen.» (dat was Milo).

«En wat is dadde hier, er ligt nog eenen op je karre en de dezen dat je gesmeten hebt.»

— «'k Hebbe nicks gesmeten» (zei Milo).

— «Gaat je je mond houden en je paspoort geven en mee naar de buro.»

— «Gaat je me gerust laten, 'k doen niemand kwaad.» (Milo).

— «Mee zeg ik je.»

'k Hoorden slaan en 't was voorzeker Milo niet want Milo is maar een lange drendel en je heeft bijna geen macht in zijn lijf. Achter een zekere tijd van vechten hoorde ik al met een keer nicks en dan kwam de karre in beweging en ging weg.

Zou Milo de agent knock-out geslagen hebben ? 'k Piepten langs een hoekje van de vensterbank en wat zagen 'k ? Milo bovenop de karre en de agent stak de karre voort.

En daarmee was mijn laatste hoop verzwonden. Milo heeft minstens voor drie maanden.

(Vervolgt)

Oostendse Vismijnecho's

● Geen grote aanvoer op de zaterdagmarkt waar van vier verschillende visgronden telkens een vaartuig verkopen. De onderscheidene vangsten waren weinig omvangrijk en alleen de kreeftenvangst was groot en bedroeg ongeveer 10.000 kilo. Tongen waren zeer weinig voorhanden (ca 1.100 kg) en kregen zodoende een zeer hoge prijs waarvan vooral de grootste soorten profiteerden die tot meer dan 70 fr. per kilo werden betaald. De opbrengst voor de Witte Banker was echter amper bevredigend en bereikte 76.110 f. Van de West en de kreeftenput was het nog minder en vooral de O.152 die na 8 dagen vissen op de West amper 30 B. vis kon aanvoeren, schoot heel wat te kort. Het schip besomde 15.550 f. De O.191 die even lang weg was maar dan naar de kreeftenput, bracht evenmin een grote vangst aan maar kon toch 40.270 f. opbrengen. De IJslander was nog best af, dit vooral dank zij zijn kreeftjes waarvoor goede prijzen werden betaald die 650 f. bedroegen voor de grote en 360 f. voor de kleine sortering. Voor de kreeftjes van de kreeftenput werd zoals gewoonlijk meer betaald en hier schommelen de prijzen van 860 naar 430 f. de ben. De kleine vaartuigen die de kust afvisten brachten kleine vangsten binnen. Hun resultaten waren echter bevredigend.

● Op verschillende plaatsen in de vismijn staan plakkaten waarop te lezen staat dat de snelheidsgrens bepaald is op 10 km. Deze snelheidsbeperking is bestemd voor de auto's die door de vismijn rijden vooral de luxe-wagens. Het lijkt wel of de meeste van de auto-bestuurders geen getallen kunnen lezen. Misschien zien zij 100 km staan, hun snelheid is in elk geval dichter bij de 100 dan bij de 10 km. dit bijzonder de laatste dagen van de week als er niet zoveel ijswagens en vrachtwagens staan. Toch staat de verkeersplaat er dan ook en bovendien staat hetzelfde cijfer er op. Al zijn erge ongevallen tot nu toe uitgebleven er is toch al dikwijls gesprongen moeten worden om op tijd weg te komen. Niet allen rijden even onvoorzichtig, het zijn ten andere steeds dezelfden die gehaast zijn om aan het werk te gaan. Met een beetje goede wil kan veel bereikt worden en als iedereen zich houdt aan de bepalingen zullen verschillende mensen veel geruster zijn. Een beetje strenger toezicht zou de goede wil zeker bevorderen.

● Niet overveel vis op de maandagmarkt alhoewel toch meer dan verwacht door het feit dat twee IJslanders verkopen in plaats van één. De prijzen zijn verre van schitterend en alleen door de redelijke omvang van de vangsten kan nog een reisje gemaakt worden. Vooral de O.88 bracht het er goed af met 341.415 f. wat in de zomerperiode zeker niet slecht is. Hetzelfde kan niet gezegd worden van de kanaalschepen waarvan een paar vangsten werkelijk uitblinken door gebrek aan vis, zo kunnen de O.187 en de O.66 na reizen van 11 en 15 dagen slechts 21- en 29.000 f. besommen. De overige vangsten van die visgrond waren bevredigend aangezien van 75 tot 98.000 f. werd besomd.

● Van de Witte Bank werden zo ineens twee nogal grote vangsten tong aangevoerd van rond de 1.600 k. Het moet zijn dat deze schepen een plaatsje hebben gevonden waar de visserij lonender was, of zouden de vangsten algemeen gaan verbeteren. Het is te hopen en de volgende dagen zullen het uitwijzen. Al met al konden de O.131 en de O.218 boven de 100.000 f. besommen wat hen alleen door de IJslanders werd nagedaan. De prijs voor tong was lager dan zaterdag. De grote soorten waren echter even duur als verleden week, de kleinere soorten iets goedkoper.

● De West-vangsten waren, alhoewel door grotere schepen aangevoerd en na reizen van een week en meer, nogal klein. Inderdaad een opbrengst van 55.920 f. na 9 dagen door een schip als de N.762 kan moeilijk mooi genoemd worden. De andere bleven er allen ver onder zodat ook hier niet veel te rapen zal geweest zijn.

● Een latour van 62 kilo werd maandag aangevoerd door de O.156 van de We Ghys. Het beestje kreeg de goede prijs van 39 f. per kilo en werd aangekocht door de firma Bazbert, die er in totaal 2.420 f. voor betaalde.

● Opnieuw een verhoging van de gemiddelde vangst voor onze garnaalvissers. De prijs viel in geringe mate terug zodat alles samen een grotere verdienste kon gemaakt worden. De uitvaarten zijn nog steeds onregelmatig dit vooral door het gure zomerweer of het zachte winterweer naar men het opneemt. Drie-en-veertig vangsten is inderdaad nogal weinig voor een ganse week. De totale aanvoer bedroeg dan ook niet eens 1.000 kilo. Voor 997 kg werd een bedrag van 77.215 f. opgebracht, hetgeen de gemiddelde prijs op 77,44 f. per kilo brengt. De vangst per schip steeg met 2 kilo en bedroeg nu 23 kilo. Ook de opbrengst per vaartuig steeg en wel tot 1.795 f. wat opnieuw bijna 150 f. meer is. Jammer genoeg blijven er nog steeds vangsten 3 - 4 - 5 kilo bestaan die opbrengsten geven als deze door de O.4 gemaakt van 303 f. dit dank zij een super-prijs van 101 f. per kilo. De grootste vangst was groter dan verleden week en werd nu binnengebracht door de O.177 met 47 kg. waarvoor dit schip 3.431 f. besomde. Laten wij hopen dat deze verbetering aanhoud, het zou een oververdiende beloning voor onze volharde vissers, die spijts geringe verdiensten steeds terug naar zee gaan.

● Sterke daling van de tongenprijs op de dinsdagmarkt vooral van de grote soorten. Dit waarschijnlijk tengevolge van een grote invoer uit Nederland. Gisteren was immers meer tong op de markt en was de prijs hoger. Bovendien was het maandag. De Witte Bankers die vandaag verkochten voerden weer kleinere vangsten aan, die nochtans aan de prijs van gisteren lonende opbrengsten zouden geven. Van de Noordzee werd een mooie vangst gelost waarvan een mooie partij witte kabeljauw. Hiervoor werden goede prijzen betaald die tot 900 f. de ben bedroegen. Aldus werd de mooie som van 150.000 f. bereikt. Nogal lange reizen van het Kanaal waardoor de kwaliteit niet al te best was. Hoge prijzen werden dan ook niet bekomen. De O.217 die na 18 dagen van IJsland een vangst van ongeveer 800 B. verkocht, kwam tot het mooi resultaat van 325.420 f. wat lang niet slecht is. Voor kreeftjes werd een veel hogere prijs bekomen dan

(Vervolg blz. 4)

ZITDAG TE NIEUWPOORT

Zaterdag 9 augustus

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16 tot 17.30 uur.

VERBOND der Belgische Zeevisserij
WEKELIJKS BULLETIN

ZITDAGEN VAN DE HEER VANDENBERGHE

De heer Vandenberghe zal voortaan **elke donderdagnamiddag van 16 tot 17.30 uur** zitting houden in de burelen van Hand in Hand en Hulp in Nood. Wie hem wenst te spreken, moet vooraf het doel van zijn bezoek melden aan de burelen van Hand in Hand, Zeebrugge.

De garnaalvisserij wordt door Nederland uitgeroeid

Het is een feit, dat zowel in Nederland als in België de garnaalaanvoer thans beneden alles ligt en dat in de geschiedenis dezer visserij wij nooit zo'n krisis gekend hebben.

In Nederland is thans een wetenschappelijk onderzoek begonnen, omdat men heeft vastgesteld dat aldaar de aanvoer zo sterk is gedaald dat het ganse bedrijf bedreigd wordt

Volgens Nederlandse statistieken werden in Nederland voor de eerste 6 maanden aangevoerd:

VERBRUIKSGARNAAL

1956 : 3.352.000 kgr.
1957 : 2.245.000 kgr.
1958 : 1.013.000 kgr.

PUFGARNAAL

Van pufgarnaal werd aangevoerd
1956 : 4.1 milioen kgr.
1957 : 2.6 milioen kgr.
1958 : 330.000 kgr.

In Belgie was de aanvoer voor de eerste 6 maanden:
1956 : 2.288.843 kgr.
1957 : 556.245 kgr.
1958 : 187.588 kgr.

De bezorgdheid van de Drs. Van Dyk schijnt in de eerste plaats te gaan naar de geringe aanvoer van pufgarnaal, alsof het deze industrie is welke schijnt te moeten beschermd worden in plaats van de eigenlijke garnaalvisserij.

Onze Belgische regeringsinstanties laten zich hier nogal gemakkelijk in het ootje nemen.

Had men sedert jaren bij het werkelijkheid worden van de Benelux overeenkomst een volledig stopzetten van de pufvisserij GEEIST, dan zouden we thans niet voor zo'n krisis gestaan hebben.

De Nederlandse overheden hebben steeds koppig staande gehouden dat deze stelselmatige visserij op puf, waardoor elk jaar van 7 tot 8 miljoen kgr. jonge garnaal worden uitgeroeid geen invloed had. Wij vinden dergelijke redenering te belachelijk om er ons te laten aan vangen. Men wou en wil nog, een vismeelindustrie daarmee in 't leven houden.

Hetzelfde geldt voor de jonge vis. De openbare verklaringen gedaan alsof er van aanvoer van ondermaatse vis geen sprake zou zijn, is tegen de barre werkelijkheid in.

Dit alles is gemakkelijk verdedigbaar omdat de Belgische instanties welke de belangen van onze visserij moeten verdedigen, zich niet alleen laten doen, maar daarenboven onbekwaam zijn om dit op een bevoegde wijze te kontroleren en eisen te stellen welke de Nederlandse autoriteiten wel zouden moeten verplichten, het geweer van schouder te veranderen in 't belang van Nederlandse en Belgische vissers en niet de puffabrieken en drogerijen!

Om de garnaalhandel in Nederland ten opzichte van de Belgische nog meer te bevoordelen, heeft men thans het middel gevonden om, MET TOELATING VAN DE BELGISCHE OVERHEID, Duitse garnaal langs Nederland naar Belgie in te voeren, ZOGEZEGD VOOR INDUSTRIELE DOELEINDEN.

In werkelijkheid is het anders en verdwijnen die garnaal grotelijks in de verse handel en zijn de bedienden van Ekonomische zaken, waarvan een dienst aan de kust bestaat, ONBEKWAAM om daarover een behoorlijke kontrole uit te oefenen.

Die bedienden leiden een luilekker leventje waaraan van overheidswege niet de minste aandacht wordt verleend.

Men zal ons misschien eens te meer zeggen, dat wat we hierin voor uitzetten, onzin is. Onze vaststellingen laten toe, dit te beweren en staande te houden.

Moest men een bekwaam persoon zes maanden tijd geven om gans die rotte toestand gezond te maken, dan zou de visserij er weldra nuttige gevolgtrekkingen uit halen.

Maar dat kan alleen helpen bewerkstelligd te worden, door een organisatie geleid met een ijzeren hand en met een minister die nu eens werkelijk voor de visserij iets wil presteren en zijn diensten, die onbekwaam zijn het te doen, gans te reorganiseren althans waar het de visserij betreft, waar men steeds stiefmoederlijk behandeld is. P.V.

DE MAZOUTPRIJZEN OPNIEUW 4 CENTIEMEN VERHOOGD

Sedert de nieuwe regering aan het bewind is, heeft men in veertien dagen tijds de mazoutprijzen van 3 en thans 4 centiemen verhoogd.

Als men de Internationale toestand echter overschouwt en weet dat de voorraden mazout al zeer groot zijn, dan kunnen wij niet begrijpen dat van regeringszijde deze verhoging wordt toegelaten.

Dergelijke handelwijze berokkent veel schade aan handel en nijverheid.

Het is tevens zonderling dat deze prijzen in andere landen niet zo snel naar omhoog gaan en dat een regering een ganse trust zo maar laat begaan.

Ondertussen is de visserij opnieuw het kind van de rekening.

INVOERCOMITE KWAM BIJEEN

Zaterdag 2 augustus kwam te Brussel het invoercomité bijeen om de invoercontingenten voor de maanden september, oktober en november te bespreken.

Vooraf werd medegedeeld dat, ingevolgde de buitengewoon schaarse garnaalaanvoer aan de Belgische kust, de administratie beslist had de invoer van steurgarnaal uit Noorwegen en Frankrijk volledig vrij te geven onder volgende voorwaarden. Er worden verguningen uitgedeeld die een geldigheidsduur hebben van 15 dagen, welke onmiddellijk kunnen ingetrokken worden zo de garnaalaanvoer aan onze kust zou toenemen of de prijzen drukken.

Eveneens werden vergunningen voor invoer van gewone garnaal uit West-Duitsland uitgedeeld van 2.500 kg ongepelde of 1.000 kg gepelde per firma, onder dezelfde voorwaarden, namelijk : hoogstens 15 dagen geldig en onmiddellijk intrekbaar zo de eigen aanvoer mocht verbeteren.

Naar de administratie verzekerde zou dit eigenaardig verschijnsel zich voorgedaan hebben dat, hoe vrijer de invoer wordt, hoe sterker het aantal liefhebbers-invoerders verminderde. Een bewijs dat met beperkte invoer veel geld moet te verdienen zijn ?

Opnieuw werd dan een onderzoek gewijd aan de invoer van vis voor de nijverheid uit West-Duitsland en Denemarken. Gezien belangrijke hoeveelheden van deze vis niet in de nijverheid terecht komen, maar wel op de verse binnenlandse markt afgezet worden, zal de overheid dringend maatregelen overwegen die dienen genomen om deze invoer zodanig te regelen dat de eigen aanvoer hierdoor geen schade ondervindt.

Tenslotte werd vastgesteld dat voor de maanden september, oktober en november uit Denemarken een contingent van 245 Ton mag ingevoerd worden, uit Noorwegen : 30 Ton per maand en uit Zweden 10 Ton per maand.

Een nieuwe bijeenkomst zal belegd worden in de loop der maand september teneinde de toestand te onderzoeken die geschapen wordt door de uitbreiding der territoriale wateren van IJsland.

NIEUWPOORT

PROPAGANDA VOOR VISVERBRUIK

De inrichters van de Veertiendaagse van de Vis hadden zich gewend tot de propaganda-kommissie voor visverbruik met het doel langs deze weg het nodige personeel te bekomen voor het bereiden van de voorziene gratis aangeboden proevertjes. Deze officiële instantie bezat echter alle eigenschappen van een officiële hulpverlening. De voorwaarden tot het bekomen van deze propagandisten waren zo miniem, dat ze effenaf niet te doen waren, met het gevolg dat de inrichters zich noodgedwongen wendden tot de dienst van Gazelec en de geeerde juffer Péde als demonstratice te bekomen. Deze juffer die te Nieuwpoort reeds haar bekwaamheid had getoond, werd spontaan ter beschikking gesteld van de viskeuken. Zonder officiële palabers en zonder voorwoorden, bracht Mejuffer Péde met behulp van Mevr. J. Bendels hun zware taak tot een goed einde. De propagandakommissie voor visverbruik heeft het te Nieuwpoort verkorven en denkt alleen aan propaganda, wanneer het geen inspanning vergt.

VERDIENSTELIJKE MENSEN

Ruim 2.000 kgr. verse vis werden gratis uitgedeeld tijdens de veertiendaagse van de vis. Onder de verdienstelijke mensen die onbaatzuchtig het hunne hebben bijgedragen om de duizenden bezoekers gratis proevertjes van gebakken vis aan te bieden moet in de eerste plaats een speciale hulde gebracht worden aan de h. Maurice Messiaen, groothandelaar in vis, die dag aan dag zijn uitbating en personeel ten dienste stelde om deze 2.000 kgr. vis te kuisen en netjes verdeeld in de tent aan te bieden. N.

SCHADE

Nabij de boei D.1, waar zij aan het vissen waren kreeg de bemanning van de N.807 «Don Bosco» van schipper F. Lelouarn een zware zee over stuurboord-achter, dit terwijl de boot aan de korre lag. Door de sletsblok werd aldus de opligger van de verschansing gebroken over een lengte van een paar meter. Ook de hunk werd over een paar meter gebroken. De visserij werd stopgezet, waarna de boot op Oostende voer.

AFSCHAFFING TAKS OP DE VISSERIJ TE ZEEBRUGGE

Na tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, heeft het schepenkollege van Brugge besloten, gezien de krisistoestand in de zeevisserij, de belasting op het tewerkgesteld personeel voor de zeevissers, voor wat betreft de arbeidsdagen die op zee worden gepresteerd, van 1 januari 1958 af, niet meer te heffen.

Prijsuitdeling in het Kon. Werk «IBIS»

Heden donderdagvoormiddag had in het Koninklijk Werk van de Ibis, de prijsuitdeling plaats, waarna de jongens voor vier weken in verlof mogen gaan, op enkele na, die noch thuis noch familie meer hebben.

Talrijke personaliteiten woonden de plechtigheid bij, o.m. Commandant Goor, de h. R. Bauwens, de h. J. Duquenne en de h. Solvay, afgevaardigde beheerders van het Kon. Werk Ibis; de h. Bertrand, directeur-generaal van het Zeewezen; de h. Van Mol, direkteur bij het Zeewezen; de h. en mevr. David, direkteur van de Ibisschool; de h. Van Craynest, ingenieur-direkteur bij het Zeewezen te Oostende ; burgemeester Plovie en Schepen Vanremoortel van Bredene; burgemeester Van Glabbeke van Oostende ; ere-direkteur Cambier; de h. Rombouts, de h. P. Vandenberghe en majoor Fossaert.

Verder werden de h. David, het personeel en de leerlingen gelukgewenst met de bekomen uitslagen.

De Heer David, de knappe direkteur dezer instelling, die zeer veel voor de Ibisjongens heeft verwezenlijkt, sprak hen toe en wees op het feit dat van de 14 kandidaten die zich als scheepsjongen en leerlingschipper aanboden er 14 slaagden.

Op de 16 jongens welke thans de school zullen verlaten, zijn er 12 welke reeds een schip hebben, 2 die op een schip wachten en 2 die op vraag van de familie naar een vakschool gaan om verder te studeren.

Na gewezen te hebben op het feit dat alle jongens kunnen zwemmen en men een medikaal onderz. maakt over hun gezondheid, bedankte hij de weldoeners van het Werk en in 't bijzonder het direktiekomité, het Peterschap, de Heer Prosper Vandenberghe en de gemeentebesturen van Bredene en Oostende.

Een laatste woordje ging naar zijn personeel, welke zoveel voor deze jonge kinderen doen in 't belang van een goede opvoeding.

Talrijke boeken en prijzen werden uitgedeeld aan deze kinderen, die in het werk Ibis, het geluk, de opvoeding en werklust leerden kennen.

Daarna werd een toespraak gehouden door de hh. Solvay en direkteur-generaal Bertrand, die een rouwhulde uitspraken ter nagedachtenis van de h. Courtens, de voorzitter van de beheerraad die onlangs is overleden.

De eersten werden op muziek onthaald en na dit intiem feestje trokken ze allen met pak en zak naar moeder, vader of familie.

Uitslagen voor het schooljaar 1957-1958

1e LEERJAAR :
Demeester Urbain, Vansteene Urbain, Ryckewaert Ivan, Coulier Edwin, Tanghe William, Deramout Ivo.

2e LEERJAAR :
Dobbelaere Urbain, Demeester Henri, Moens Jean, Verbruggen Arthur.

3e LEERJAAR :
Van Renterghem Pierre, D'Hulst Medard, Vantorre Roger, Goderis Georges, Kindt Germain, Dewitte Emiel, Copman Willy.

4e LEERJAAR :
Myers Roland, Vandierendonck Werner, Boulanger Marcel, Vanhauwaert Omer, Mylle Robert, Devriese Bernard, Brugmans Henri, Burke Johnny.

5e LEERJAAR :
Neyts William, Deschagt Redgy, Derycke Omer, Vynck Freddy, Coppe Freddy, Vynck Urbain, Van Aeldeweereld Christ., Maes Lucien, De Bruyn Raymond, Coppillie Eric, Misselyn Gustaaf, Sleuyter Florent, Vantorre Freddy.

6e LEERJAAR :
Desmet Edmond, Vanhulle Roland, Devriendt Hugo, Simons Redgy, Desmidt Freddy, Simoen Cyriel, Dugardein Marius.

TECHNISCHE AFDELING
Ackx Roger, Vannieuwenhuyze F., Dobbelaere Maurits, Jonckheere Manfred, Van Hulle Raymond, Delorge Freddy, De Bruyn Armand, Crabeels Roger, Demey Gerard, Dewaele Robert, Meyers Chantal, Goutsmit Engel, Bauwens Roland, Vantorre Amedée, Klutsch Ronald, Debruyne Jacky, Tanghe Frank, Robaeys Fernand, Thieren Freddy, Vanmassenhove Eric, Calcoen Johnny, Dugardein Henri.

DE Z.519 GESTRAND

In verband met dit artikel kregen we van de h. Alfons Standaert, advokaat namens reder Maurice Calus van de Z. 519 en de Z. 330 hiernavolgend schrijven:

Mijnheer,

Ik ben raadsman van Mr Maurice Calus, en richt tot Ued. dit schrijven in uwe hoedanigheid van verantwoordelijke uitgever van het weekblad «Het Visserijblad».

In uw blad d.d. 24 juli 1958, komen volgende onjuiste vermeldingen voor :

Z. 519: is niet gestrand en is niet uitgevaren zonder bewijs van deugdelijkheid.

Z. 330: uw oordeel is voorbarig, doordat er nog geen uitspraak in zake is.

De toedracht uwer beide vermeldingen, evenals de toedracht van één vorige vermelding, wijst op het inzicht schade te berokkenen.

NOTA VAN DE REDAKTIE

Hoffelijkheidshalve lassen we dit schrijven in, al moeten we de achtbare advokaat erop wijzen, dat het ons uit zeer goede bron bekend is, dat er op maandag 21 juli van uit IJmuiden gebeld werd om dit te melden en te vragen wat er te doen stond. Dient er hulp verleend, was de telefonisch gestelde vraag? Zij die het telefoontje ontvingen verwezen naar het adres van de reder.

Wij zien dus niet in met welk doel en voor welke reden wij dergelijk bericht de wereld zouden ingezonden hebben.

Wat de Z. 330 betreft, waarover wij geschreven hebben, dat deze in allesbehalve normale omstandigheden is vergaan, is dit reeds uitgewezen uit de behandeling van de zaak voor de onderzoeksraad en zal de toekomst ons uitwijzen of de omstandigheden waarin ook dit schip verging, normaal zijn.

Zware mijn opgevist

De O.70 «Vooruit» van reder Oscar Devriendt, heeft vrijdagmorgen op een 12-tal mijlen van Oostende een zware mijn opgevist. De bemanning had ruim een uur nodig om het tuig, dat zowat 600 kgr. woog, aan boord te krijgen. Via de radio werd de zeepolitie verwittigd, die onmiddellijk richtlijnen gaf voor de behandeling van het gevaarlijk tuig.

Intussen had de maritieme politie ook de ontmijningsdienst van de zeemacht verwittigd en met de redeboot voeren de h. Caestecker, waterschout, alsmede enkele manschappen de boot tegemoet.

In zee werd de mijn van haar ontsteker ontdaan, waarna het tuig meegebracht werd naar de haven en overgeleverd aan de ontmijningsdienst.

BIJ DE LIPS-FABRIEKEN

Dr. Ir. E.M.H. Lips is per 1 september a.s. benoemd tot Technisch Direkteur van deze N.V. Dr. Lips was gedurende vele jaren leider van het Laboratorium der Toegepaste Metaalkunde van Philips te Eindhoven.

In deze funktie had hij in binnen- en buitenland vele kontakten met belangrijke industrieën en wetenschappelijke instituten. Ook door zijn talrijke wetenschappelijke publikaties in binnen- en buitenlandse tijdschriften en bladen heeft hij zich op het gebied van de Metaalkunde bekendheid verworven.

Daarnaast bekleedt hij bestuursfunkties in de Nederlandse Vereniging van Gieterij-technici, de Gieterij Stichting en het Metaalinstituut T.N.O.

Voorts voerde Dr. Lips voor de Nederlandse Regering besprekingen in Washington

OOSTENDSE VISMIJN-ECHO'S

(Vervolg van blz. 2)

gisteren ook de meeste vissoorten werden duurder betaald, o.a. schelvis, kabeljauw, koolvis. Van de West werden meestal kleine vangsten aangevoerd. De O.128 maakte hierop een uitzondering door een vangst van ongeveer 200 B. binnen te brengen, waardoor 95.820 f. kon worden besomd. Enkele kustvaartuigen brengen ook nog enkele bennen vis op de markt waarbij de O.18 en de O.32 de hoogste besommingen lukken namelijk 8 en 7.000 f.

STRENGE KONTROLE OP INGEVOERDE VIS UIT ENGELAND

Sinds enkele dagen wordt door de doeanediensten te Oostende een strenge kontrole uitgeoefend op de vis die uit Engeland ingevoerd wordt. Vis van minder dan 40 cm. wordt zorgvuldig nagemeten en zo ze de vereiste lengte niet bezit, teruggestuurd. Deze week werden aldus een partij visfilets en tarbot met de boot teruggezonden.

ZEILWEDSTRIJD BEST—LAS PALMAS

Dinsdagmorgen te 8 u. werd het startschot gelost welke de aanvang betekende van de internationale zeilwedstrijd voor grote zeilschepen.

Volgens de laatste berichten lag de Mercator in tweede positie, de eerste was de Flying Clipper, derde: Sagres; vierde: Radich. De kleine zeilschepen waren ver achter.

MINISTER VAN LANDBOUW ONTVANGT DE BEDRIJFSRAAD

Dinsdagvoormiddag werd door de Minister van Landbouw Baron de Vleeschauwer, een afvaardiging van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, geleid door haar Voorzitter de heer Smissaert, op zijn kabinet ontvangen.

De bespreking ging hoofdzakelijk over de kwestie der territoriale wateren en de houding van ons land, waarvoor tegen 1 september een oplossing zou moeten gezocht.

Verder werd gesproken over de verschillende moeilijkheden die het bedrijf thans kent en de mogelijke verbeteringen die zouden kunnen aangebracht.

Voor het Zeewetenschappelijk Instituut en de Vispropaganda werd meer aandacht door de Minister beloofd, terwijl hij eveneens beloofde de naam van zijn departement aan te vullen, zodat het eindelijk — nadat twee andere ministers dit eveneens al beloofd hadden — zou worden : Ministerie van Landbouw EN ZEEVISSERIJ.

Dit alles brengt echter de redding niet.

Vismijnverrichtingen

NIEUWPOORT

Tijdens de maand juli werden in de stedelijke vismijn volgende verrichtingen geboekt onderverdeeld als volgt : vis : 1.500.944; garnaal: 396.187. In totaal : 1.903.131 F.

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

Hand in Hand

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE
Tel. 541.17
Na de uren : Joz. De Roose - tel. 517.40

Radar bij mist

In onze aflevering van vorige maand verscheen onder hoger vermelde titel een artikel dat voor doel had de opinie te kennen van onze varenden betreffende het gebruik van radar. Hierop ontvingen wij reeds twee antwoorden waarvoor wij onze lezers dank zeggen. Wij drukken de hoop uit dat er nog andere volgen zullen. Het is beslist zoals de heer Van Goethem in zijn begeleidend schrijven zegt «aan dit probleem kan nooit genoeg aandacht worden besteed».

Toen na de laatste wereldoorlog radar niet meer alleenlijk voor de strijdmachten werd gebruikt, maar ook werd aangewend voor pacifieke doeleinden, was de bedoeling niet alleen het vergroten der veiligheid, maar diende men er bij de scheepvaart vooral in te zien: geen of minder tijdverlies tengevolge van mist. Dit is ten huidige dage trouwens zo ver doorgedreven dat elke haven die zich respecteert, een walradarsysteem ter beschikking stelt van zijn kliënteel. Of met andere woorden: de authoriteiten dringen er op aan met mist te varen in nauwe vaarwaters !

Het staat als een paal boven water, dat radar bij de navigatie een uitstekend hulpmiddel is, zeer doeltreffend zelfs, indien men de mogelijkheden van het apparaat kent, én indien men het leert behandelen met de nodige beperkingen. Hiermee bedoelen wij dat men al te gemakkelijk de mogelijkheden van radar overschat, met het gevolg dat men als officier vlug slaaf wordt van het apparaat, waarbij dan, bewust of onbewust, grotere risico's genomen worden dan toegelaten.

HOE DIT VERMIJDEN ?

Eenvoudig: 1) door een doeltreffende, intense radaropleiding en praktische toepassing voor elke officier en kandidaat-officier te voorzien;

2) door een strenge reglementering, vooral dan in verband met het «radar-varen bij mist».

Toegegeven, deze beide punten zijn misschien gemakkelijker neergeschreven dan in toepassing gebracht. Maar als we nagaan dat er onder onze vlag, schepen varen waar de stuurlui het radartoestel niet mogen in werking brengen zonder voorafgaandelijk toelating van de kapitein te bekomen (zelfs niet in geval van zware regenbuien, laat staan voor oefenen), hoe wil men dan ondervindingrijke officieren verkrijgen! Hoeveel gezagvoerders zouden er niet zijn, bij wie de «time-schedule» der rederij inhoger aanzien staat dan de Internationale Reglementen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Ik ben ervan overtuigd dat dit aantal grote verbazing zou wekken. Menige loods kreeg reeds als antwoord op de vraag of de ankers klaar tot vallen waren : «Yes, pilot, but we seldom use them»!

En hier betreden wij dan tevens het gevaarlijke gebied der nauwe vaarwaters en rivieren. Inderdaad, het is mooi te schrijven «matige vaart» en dergelijke meer, maar vergeten wij niet: verminderen der vaart betekent vermeerderen van de stroom. En wat zal er gebeuren op een rivier wanneer bij mist, vóór 'n 2- of 3-mijl stroom varende er zich plots een hindernis voordoet? En aan wat moeten de loodsen zich houden bij mist op een stroom, waar de snelheid van het schip in verhouding moet blijven met de stroomsterkte naar rato van 1/3, wil het schip bestuurbaar blijven? Tot nu toe is er slechts één antwoord, al zal de toekomst het misschien anders uitwijzen: ANKEREN! Maar ja, wat was ook weer het grote doel van radar? Tijd winnen, immobilisatie vermijden, natuurlijk ! !

Daarom zou het dus wenselijk zijn, neen, is het noodzakelijk dat ieder belanghebbende wat betreft het radar-varen zijn verantwoordelijkheid opneemt:

1) Het zeevaartonderwijs stelt zich tot plicht een goede basis te vormen bij de toekomstige zeeofficieren.

2) Elke rederij, bij monde van zijn gezagvoerders, schept de mogelijkheid tot praktische oefeningen en veelvuldig gebruik van het toestel.

3) De regeringen leggen een strenge reglementering op.

4) De zeevarenden houden zich aan deze reglementen.

In welke positie echter staat t.o.v. dit alles het varen op walradar; d.i. duidelijker gezegd het varen bij beperkt of slecht zicht op stromen, rivieren of kanalen met de hulp van telefonische gegevens die een radarwaarnemer aan de wal overmaakt aan een schip?

Wel, hier stelt zich niet het probleem van de waarnemer, of indien wel, dan toch in een ander daglicht. Bij walradar hebben wij te doen met een radarwaarnemer die veel meer praktijk heeft, dus meer te betrouwen is dan het merendeel der radarwaarnemers der schepen. De walradarwaarnemer heeft steeds hetzelfde beeld voor zich, dat dus onafhankelijk is van koersveranderingen e.d., en waarmee hij ten volle vertrouwd is. Bovendien doet hij dagelijks waarnemingen en dit gedurende vele uren. Er valt dus over walradar wel wat goed te vertellen.

Maar ook nog andere factoren spelen hier een rol :

1) Konstruktiefouten, diskriminatie en onnauwkeurigheid van de apparatuur die fouten met zich kunnen brengen van 20 tot 50 meter, zullen op de rivier zeer belangrijk zijn en kunnen zware ongevallen veroorzaken.

2) Lokale omstandigheden die het varen op walradar niet in de hand werken, zijn: korte bochten, zandbanken, beperkte diepten in de vaarwaters, intense binnenscheepvaart en vooral een sterke stroom die zowel in richting als in kracht onstandvastig kan zijn.

Het is duidelijk dat in verband met nauwkeurigheid en diskriminatie het operationeel bereik van een radarstation beperkt is, en dat bovendien elk station in zijn zone maximum slechts twee schepen kan assisteren, wil men de veiligheid niet in het gedrang brengen.

Tenslotte dient hier nog rekening gehouden met de telefonische overbrenging der waarnemingen : het kleine tijdsverloop — hoe beperkt ook — nodig om de waarneming aan het schip mee te delen, de eventuele interpretatie ervan door loods of kapitein en dan de reaktie die hierop volgt (koersveranderen, machinemaneuvers) kan gevaar met zich meebrengen. Houden wij hier vooral rekening met de geweldige psychologische inspanning die het beleid van een schip vergt, bij mist, gedurende het urenlange traject van stroommonding tot aanlegplaats.

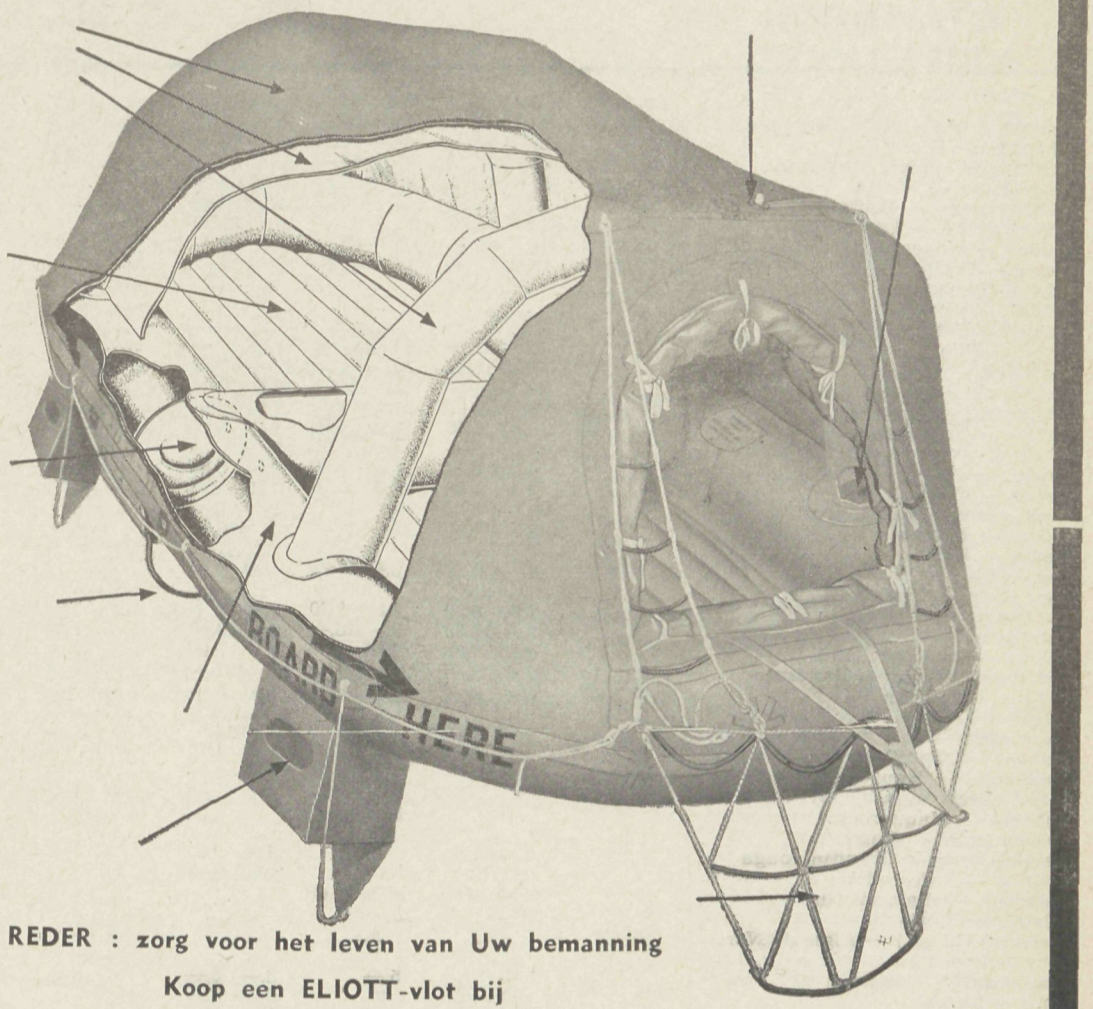
Tot slot wens ik nog te wijzen op de grote verantwoordelijkheid die bij de Administratie ligt in verband met het oprichten van een walradarsysteem. Deze verantwoordelijkheid is tweeërlei, nl. én tegenover haar personeel (bv. burgelijke verantwoordelijkheid der loodsen), én tegenover de scheepvaart.

Moge iedereen begrijpen dat hier het doel niet de middelen mag heiligen.

Kapitein M. VAN GOETHEM
Staatsrivierloods.

«Uit Nautilus»

VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij

S. C. A. P. s.v.

27 H. Baelskaai - Oostende

Alle types verkrijgbaar

Telefoon : 729.51

GARDNER

MET EEN REDELIJKE LEVERTIJD
EINDELIJK WEER LEVERBAAR

MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat)
Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)
ANTWERPEN

Oostende

Zaterdag 2 augustus

IJSLAND

			Kreeften	
Z.459	18	250	10000	253.345

KREEFTENPUT

			Kreeften	
Z.539	8	25	900	40.270

WITTE BANK

			Tongen	
Z.554	12	10	1100	76.110

WEST

O.152	8	30	——	15.550

Geringe aanvoer. Hoge prijs voor grote tongen. Kreeftjes bekomen goede prijzen. Nogal kleine vangsten.

Maandag 4 augustus

IJSLAND

			Kreeften	
O.250	17	400	3600	227.205
O.88	16	1000	2100	341.415

KANAAL

			Tongen	
O.287	13	250	——	86.930
O.187	11	50	——	21.190
O.289	16	250	200	93.325
O.156	15	180	200	75.990
O.66	14	100	——	29.950
O.2335	16	270	——	98.260

WITTE BANK

			Tongen	
O.131	14	30	1500	103.610
O.218	16	25	1600	101.240

WEST

O.267	7	25	——	12.750
N.211	7	40	200	39.440
N.762	9	70	200	55.920
O.225	8	70	——	35.760

Goed voorziene maandagmarkt. Weinig tong alhoewel grotere vangsten per schip. Dalende prijzen voor de meeste soorten. Afwisselend lonende en niet-lonende opbrengsten.

Dinsdag 5 augustus

IJSLAND

			Kreeften	
O.294	18	1800	——	637.750
O.217	18	750	1500	325.420

NOORDZEE

O.329	14	330	——	150.015

KANAAL

O.198	16	220	300	97.160
			Kreeften	
O.227	15	250	——	82.160

WITTE BANK

			Tongen	
O.175	14	20	1300	67.600
Z.443	13	30	1200	81.350

WEST

O.192	9	70	——	33.000
O.349	5	60	——	26.310
O.184	10	60	500	49.470
Z.420	10	80	400	60.590
O.77	5	4	——	32.950
O.128	10	200	200	95.820

Een grotere aanvoer van IJslandse soorten. Minder Kanaalvis. Dalende prijs voor tongen. Rogsoorten zijn goedkoop en ook voor kleine vis wordt niet veel betaald.

Woensdag 6 augustus

IJSLAND

			Kreeften	
O.331	18	770	2450	275.675

NOORDZEE

O.295	16	310	——	112.420
O.268	12	200	——	140.060

KANAAL

		(1)	(2)	
O.25	14	200	——	81.655
Z.543	14	270	1050	143.580
O.119	10	100	210	300 59.470
O.174	14	250	——	—— 67.665
Z.562	17	100	——	1200 109.100
O.279	13	120	——	500 64.420
O.140	13	150	——	300 61.710

WITTE BANK

O.246	14	6	——	1100 82.830
O.166	11	20	——	600 19.600
Z.444	13	10	——	1200 78.350

WEST

O.185	10	60	——	300 40.440
O.196	6	90	——	—— 30.810
N.7	10	100	——	—— 34.900

KREEFTENPUT

O.346	9	80	875	—— 71.570

(1) Kreeften — (2) Tongen

	2-8-1958	4-8-1958	5-8-1958	6-8-1958		
Tongen, grote — Sole, moyenne	60,—71,20	40,50-62,—	45,—56,60	45,—57,80	.....	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	59,80-67,—	51,60-59,—	48,—54,40	53,—60,—	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	59,80-60,20	49,50-63,20	47,60-54,—	46,—56,—	.....	.....
Voor-kleine — Petite	56,40-58,60	45,80-51,60	48,40-51,80	45,60-50,—	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite	45,60	42,—44,20	44,—45,20	42,20-43,80	.....	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	37,60	30,—32,50	35,—	30,—39,50	.....	.....
Middel — Moyenne	28,—32,—	24,—30,—	25,—28,—	27,—33,—	.....	.....
Kleine — Petite	24,—30,—	15,50-17,50	14,—17,50	19,—23,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	15,—21,50	14,80-17,60	14,60-17,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	14,40-16,40	12,—14,20	12,—17,40	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	12,20-14,50	12,—14,—	13,20-18,—	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	10,—13,—	11,40-11,80	11,50-16,—	.....	.....
Platjes — Toute petite	3,—	3,60- 7,50	3,20- 4,60	2,— 6,—	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	8,— 9,—	7,—11,80	7,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	4,80- 8,—	5,40- 6,60	5,— 5,80	.....	.....
Kleine — Petit	.....	3,60- 4,80	4,20- 5,60	4,20- 5,20	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	21,—	21,—	21,—23,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	15,—17,—	12,—14,60	10,—18,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	5,— 8,—	4,— 8,60	5,40-11,20	4,80- 8,40	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	2,50- 3,20	1,80- 2,30	2,50 -5,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	8,—13,80	9,—18,—	8,80-15,80	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	3,80- 7,60	3,80- 9,—	4,— 9,20	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	22,—26,—	22,—27,—	23,—27,—	.....	.....
Wijting — Merlan	3,60- 3,80	4,— 6,—	5,— -6,40	3,40- 6,—	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	5,40-14,—	3,20-15,40	3,20-14,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	1,80- 8,60	2,90- 6,60	3,30- 5,70	.....	.....
Hondshaai — Rousette	5,30	5,30- 6,—	4,— 4,80	1,60- 5,—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	5,—	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	10,—14,50	.....	6,70- 9,50	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	10,—	9,—16,—	.....	7,20-13,40	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	9,90-19,90	16,30-27,60	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	11,—	14,—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	5,—	5,—	3,— 5,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	5,40	6,40	5,20- 5,60	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	7,40-21,—	7,80-17,—	12,—19,40	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Haren guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	3,40	3,40- 4,—	3,20- 3,40	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	32,—42,—	40,—	33,—40,—	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	4,20- 7,—	4,— 7,80	3,80- 7,—	.....	.....
Steur — Esturgon	.....	39,—	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	8,60	10,—	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	6,20- 6,80	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	19,40	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	4,80	.....	9,—	.....	.....

DE O.166 DEED DE HAVEN AAN

Woensdag is de O.166 van reder Vileyn Robert de haven van Oostende binnengevaren omdat... de bemanning geen eten genoeg meer aan boord had.

Wij hebben in ons vorig nummer verteld, dat sommige leden van de bemanning het geld dat ze ontvingen te Cuxhaven aan pinten gingen verteren.

Thans moest het vaartuig, waar het regelmatig tot zaterdag of maandag moest varen, met een halve vangst binnen lopen.

Dergelijke onverantwoordelijke daden zijn niet te verontschuldigen en brengen een reder enorm veel schade toe.

Tegenwoordig gebeuren allerlei onaanemelijke feiten, waartegen het hoog tijd wordt, dat ingegrepen worde.

Ymuiden

Marktoverzicht

Van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag heeft de aanvoer te IJmuiden bestaan uit 26.100 kisten vis waarbij van de kotter — en loggervloot 1.700 kisten tong en 3.600 kisten schol en van de trawler- en trawlloggervloot 5.700 kisten verse haring, 7.100 makreel, 3.800 schelvis, 1.100 wijting, 1.300 kabeljauw en gul en 550 koolvis. In het midden van de vorige week was er aan de meeste soorten vis een tekort in de IJmuidense vishallen. Er werd meest makreel aangevoerd, die van de hand ging voor f 17 tot f 11. Begin van deze week liep die prijs iets op tot f. 20 tot f . 14 per kist, toen de aanvoerverwachtingen iets minder gunstig werden. De verse haring bleef goed betaald met f. 35 tot f 20 in de vorige middenweek en f 25 tot f 18 in deze week. In de schelvisprijzen kwam einde vorige week in feite al een daling : van f 50 tot f 30 naar f 35 tot f 10. Deze prijzen lagen in het midden van deze week weer tussen f 41 en f 20, waarbij er vraag uit het buitenland naar grove en middel schelvis was. De export nam ook grove schol en tong af. De tong werd goed betaald met prijzen van f 5 tot f 3 in de vorige week en met een paar dubbeltjes minder in het begin van deze week. De schol noteerde zeer goede prijzen ; vooral de kotter KW.161, die van f 50 tot f 70 per kist Noordschol betaald kreeg. De kantjes, die door de trawlers werden aangevoerd, moesten de besomingen weer goed maken.

DONDERDAG : 2.550 kisten, waarbij 165 tong, 230 schol, 85 haring, 1.065 makreel, 700 schelvis, 70 wijting, 160 kabeljauw en gul en 10 koolvis. Besommingen : IJM.129 5.600, KW.153 20.750.

VRIJDAG : 3.250 kisten vis, waarbij 410 tong, 410 schol 820 verse haring, 1.150 makreel, 150 schelvis, 80 wijting, 110 kabeljauw en gul en 50 koolvis. Besommingen : VL.84 14.600, SCH.171 14.900, H.D.108 11.500.

ZATERDAG : 4.625 kisten vis, waarbij 710 tong, 820 schol, 625 haring, 1.120 makreel, 610 schelvis, 240 wijting, 270 kabeljauw en gul, 80 koolvis. Besommingen : Postboy 13.150, Van Hattem 13.300, KW.4 8.500 en HD.125 1.800.

MAANDAG : 8.300 kisten vis, waarbij 315 tong, 2.025 schol, 1.800 haring, 2.000 makreel, 1.075 schelvis, 450 wijting, 375 kabeljauw en gul en 75 koolvis. Besommingen : Haarlem 30.600, VL.110 15.350, Elie 16.700, VL.199 3.700, KW.135 16.650.

DINSDAG : 2.450 kisten, waarbij 50 tong, 65 schol, 1.250 verse haring, 650 makreel, 150 schelvis, 115 wijting, 110 kabeljauw en gul en 20 koolvis. Besommingen SCH.153 13.000, SCH.135 16.500, SCH.8 20.900.

WOENSDAG : 5.000 kisten, waarbji 20 tong, 50 schol, 2.100 verse haring, 1.100 makreel, 1.100 schelvis 150 wijting, 300 kabeljauw en gul en 300 koolvis. Besommingen : IJM.15 25.800, KW.99 11.300, KW.32 19.400, KW.176 7.700, SCH.27 10.900, Allanwater 17.000 en Medan 22.000.

DE GARNAALAANVOER IN JULI 1958

Zo pas zijn de statistieken bekend voor juli, voor gans de kust.

Slechts 24.935 kg werden aangevoerd, verkocht aan gemiddeld 71,73 F per kg, terwijl dit vorig jaar 76.791 kg bedroeg, verkocht voor gemiddeld 56,30 F per kg.

Hiervoor waren 1131 vangsten nodig, zodat elk vaartuig gemiddeld elk 22 kg aanvoerde.

Voor de eerste zeven maanden is de aanvoer 212.523 kg geweest tegen 633.036 kg voor de eerste zeven maanden van 1957. In 1956 bedroeg dit meer dan één miljoen kg. Deze schreeuwende toestand is zonder voorgaande in de geschiedenis van de garnaalaanvoer en betekent de radikale uitroeiing van een visserij, waarvan honderden gezinnen leefden.

Nederlands yacht op zandbank te Blankenberge

Terwijl een Nederlands zeiljacht met hulpmotor, met drie jongelui afkomstig van Middelharnis op het eiland Goerce-Overflakkee (Zuid-H.) donderdag omstreeks 21.15 u. voor Blankenberge hulp ging bieden aan een Frans zeiljacht, dat ingevolge windstilte stuurloos dreef, en op sleeptouw nam om de haven van Blankenberge binnen te lopen, liepen zij beide ingevolge de uiterst lage tij op een zandbank een 150 meter in zee buiten het westerstaketsel vast. Beide vaartuigen kregen enkele zware grondzeeën te bekampen. Het Franse jacht kwam het eerst vlot en kon zijn weg naar Oostende, dank zij de hulp van een ander motorjacht voortzetten.

De opvarenden van het Nederlandse jacht werden echter door de duisternis overvallen en vroegen om hulp. De hh. Gustaaf Wittevrongel en Joseph Popelier verwittigden de vuurtorenwachter en de h. Pierre Devriendt, sekretaris van de plaatselijke jachtklub. De plaatselijke reddingsdienst onder leiding van inspekteur Louis Schoutteet, vaarde met motorboot uit.

Het Nederlandse jacht was intussen vlot gekomen en voor anker gaan liggen. De motorboot kon het Nederlandse jacht op sleeptouw nemen en veilig de haven van Blankenberge binnenloodsen.

	31-7-1958	1-8-1958	2-8-1958	4-8-1958	5-8-1958	6-8-1958
Tongen, grote — Sole, grosse	5,10- 4,80	4,80- 4,60	5,40- 4,30	4,90- 3,80	4,60- 4,30	4,60
3/4 tongen — Sole 3/4	4,80- 4,—	4,20- 3,80	3,80-3,—	3,60- 3,20	3,80 -3,50	3,90- 3,60
Bloktongen — Sole moyenne	4,40- 3,80	3,80- 3,60	3,60- 3,—	3,60 -3,10	3,50- 3,30	3,80- 3,60
Voor-kleine — Petite	3,90- 3,40	3,80- 3,40	3,60- 3,—	3,80- 3,20	3,60- 3,30	3,60
Kleine tongen — Toute petite	3,90- 3,30	3,60- 3,20	3,60- 2,90	3,50- 2,60	3,50- 3,20	3,30
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,80- 3,30	3,40- 3,—	3,20- 2,40	.....	3,30- 3,—	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	81,—68,—	76,—65,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	.....	80,—69,—	69,—60,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	62,—52,—	87,—60,—	65,—60,—	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	61,—50,—	70,—55,—	57,—50,—	.....	42,—37,—
Platjes — Toute petite	52,—32,—	50,—18,—	41,—16,—	35,—15,—	48,—12,—	33,—27,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	50,—42,—	40,—32,—	37,—24,—	50,—32,—	.....	41,—29,—
Middel — Moyen	42,—28,—	38,—29,—	36,—19,—	42,—26,—	.....	35,—23,—
Kleine — Petit	37,—26,—	38,—30,—	32,—10,—	38,—18,—	37,—26,—	31,—21,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	20,—	.....	8,—	17,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	99,—60,—	88,—33,—	72,—32,—	104,—34,—	122,—46,—	90,—41,—
Gullen — Petit cabillaud	47,—20,—	45,—22,—	32,—16,—	43,—17,—	43,—22,—	50,—16,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	83,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	38,—29,—	37,—29,—	27,—12,—	28,—17,—	27,—22,—	27,—20,—
Schar — Limande	40,—32,—	37,—28,—	24,—11,—	32,—13,—	20,—18,—	.....
Steenschol — Sole limande	77,—55,—	.....	94,—60,—	48,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	34,—	34,—	.....	27,—24,—	27,—25,—	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	19,—12,—	17,—11,—	17,—11,—	19,—11,—	21,—13,—	18,—14,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	42,—	32,—29,—	.....	40,—	34,—31,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	35,—22,—	31,—17,—	24,—16,—	27,—16,—	25,—18,—	24,—19,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,60- 3,—	3,60- 3,20	3,80- 2,50	3,20- 2,20	3,50- 2,80	.....
Koolvis — Colin	30,—41,—	39,—32,—	32,—21,—	38,—24,—	39,—23,—	36,—18,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	49,—18,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

HOOGWATER TE OOSTENDE

8 vrij	06.24	42	00.40	11
	18.45	41	13.08	13
9 za	07.27	40	01.36	13
	19.55	40	14.14	14
10 ZO	08.46	39	02.47	14
	21.17	40	15.27	14
11 ma	10.02	41	04.00	14
	22.27	42	16.39	13
12 di	11.01	45	05.03	12
	23.22	45	17.38	10
13 wo	11.47	45	05.55	10
	— —	—	18.27	8
14 do	00.07	47	06.39	8
	12.26	48	19.10	5
● 15 vrij	00.48	50	07.19	6
	13.03	51	19.51	3

GENT

VAN 26 JULI TOT 1 AUGUSTUS

3/4 tongen 75 ; voor-kleine tongen 65 ; grote tarbot 110 ; griet grote iek 28 ; middelmatdige schelvis 35 ; rog 44-50 ; kabeljauw 28-50 ; gullen ; 22-24 ; wijting 18 ; makreel 22 ; ijle haring 16 ; koolvis 24-35 ; garnaal 200-230 3 54u vis 24-35 F per kg.

BRUSSEL

VAN 26 JULI TOT 1 AUGUSTUS

3/4 tongen 95 ; voor-kleine tongen 88-90 ; tarbot grote 140 ; kleine 46-55 ; kleine griet 46-50 ; kleine iek 30-35 ; iek 3e slag 25-28 ; grote schelvis 48-60 ; rogvlerken 62-75 ; kabeljauw 35-65 ; repen gullen 52-60 ; hozemondhamme 64-79 ; wijting 22-28 ; gepelde hondshaai 40-55 ; arend (pieterman) 37-50 ; makreel 24-30 ; rode knorhaan 30-35 ; repen zeebaars 52-60 ; ijle haring 19,50-25 ; koolvis 28-48 ; kreeftjes 80-95 F per kg.

Gunstkoop. Kotter, eikenstaal gebinte, 111 m3, lang 16 1/2, breedte 5 1/2. Motor MWM 150 PK n° 375. S. R. Noormann, Garnelenfischerei, Norddeich (West-Deutschland).

V2006

NIEUWPOORT — ZEEBRUGGE

	NIEUWPOORT				ZEEBRUGGE		
	31-7	2-8	4-8	6-8	4-8	5-8	6-8
Grote tong — Grosse sole	63-67	58	44-54	45-52	34-44	44-46	42-43
Bloktong — Sole moyenne	63-67	58	62-63	52-59	50-51	53-54	51-52
Fruittong — Sole 3/4	68-70	60-61	60-61	57-67	53-53	56-57	54-55
Schone kleine tong — Petite sole	68-70	60-61	59-63	58-66	45-46	57-48	56-57
Kleine tong — Toute petite sole	53-54	50	43-45	44-51	54-55	54-55	50-51
Grote tarbot — Turbot moyen	40-41	...-...	38-39	37-40	36-37	37-38	34-36
Middelm. tarbot — Turbot moyen	38-39	...-...	34-37	35	29-30	32-33	28-29
Varia — Divers	32-33	...-...	30-32	28-30	18-19	20-21	18-19
Griet — Barbue	...-...	...-...	27-28	29-32	32-33	27-28	30-31
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Grote pladijs — Grosse plie	20-22	13-14	14-16	11	10-11	14-15	12-13
Middelm. pladijs — Plie moyenne	18-20	10	13-16	11-14	11-12	13-14	14-15
Kleine pladijs — Petite plie	10-11	5-7	4-7	4-8	13-14	14-15	16-17
Deelvis — Portion	...-...	...-...	...-...	...-...	9-10	9-10	10-11
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	...-...	...-...	...-...	22-23	24-25	...-...
Gul — Petit cabillaud	...-...	...-...	...-...	17	15-16	17-18	...-...
Keilrog — Raie radiée	...-...	...-...	18-19	16	...-...	...-...	...-...
Rog — Raie	10-11	...-...	12-13	10- 8	11-12	12-13	7-8
Tilten	8-9	...-...	9-10	8-6	8-9	9-10	6-7
Scherpstaarten	8-9	...-...	6-7	8-6	9-10	10-11	7-8
Halve man	...-...	...-...	...-...	...-...	6-7	7-8	5-6
Grote wijting — Gros merlan	...-...	...-...	...-...	12	7-8	7-8	7-8
Kleine wijting — Petit merlan	...-...	...-...	...-...	5-6	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	2	2	...-...	...-...	1	1	1
Schar — Limande	9-15	4-11	7-11	12-6	7-8	8-9	8-9
Zeehaai — Aiguillat	...-...	...-...	4	7	6-7	7-8	7-8
Zeehond — Chien de mer	...-...	...-...	6-7	6	5-6	6-7	6-7
Robaard — Grondin rouge	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	5	...-...	4-5	3	2	1	2

IJSLANDSE VISSOORTEN

	2-8-1958	4-8-1958	5-8-1958	6-8-1958
Schelvis gr.	.....	5,60-14,80	7,80-18,80	5,40- 8,60
middelm.	.....	4,20- 5,60	7,20-12,—	4,60- 5,20
klein	.....	2,80- 4,20	6,20	2,20- 4,20
Kabeljauw	6,50- 9,—	6,— 9,50	6,60-14,40	8,—10,60
Gullen	.....	3,80- 5,60	4,— 6,20	4,20- 6,80
Wijting	4,80	4,— 5,—	4,— 7,—	4,40
Schaat	8,—13,—	.....	15,20	.....
Zeebaars	5,20- 7,60	1,80- 7,80	4,40- 7,80	5,80- 7,80
Leng	5,5— 6,20	4,80- 8,20	3,80- 6,00	5,— 8,—
Schartong	2,80- 4,80	4,40- 5,20	4,20- 5,60	3,40- 5,60
Heilbot	22,—38,—	21,—43,—	6,80-40,—	41,50
Koolvis	5,—	6,— 6,20	4,80- 7,—	6,—
Hondstong	.....	2,60- 6,20	3,20- 5,—	3,—
Zeewolf	6,40- 6,80	3,20- 9,40	6,— 9,50	4,80- 6,—
Platen	.....	17,40	16,—	.....

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
2-7	44	27.750	385.275			
4-8	14	147.600	1.363.410			
5-8	13	198.400	1.739.595			
6-8	17	147.200	1.474.255			
Tot.	48	520.950	4.962.535			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
30-7	12	262	20.790	75,—	83,—	79,35
31-7	1	6	564	94,—	94,—	94,—
1-8	144	336	25.362	69,—	83,—	75,47
2-8	2	15	1.503	100,—	101,—	100,20
3-8	13	368	28.159	66,—	83,—	76,51
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
31-7	2	41	4.150	100,—	102,—	101,21
4-8	2	34	17.347	83,—	93,—	89,42
1-8	18	194	2.932	85,—	88,—	86,23
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
31-7	6	2.210	30.741			
2-8	1	253	3.357			
4-8	10	7.793	84.444			
6-8	7	14.163	138.671			
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
30-7	26	557	33.135	40,—	64,—	59,48
31-7	23	639	41.845	56,—	69,—	65,48
1-8	27	802	50.727	60,—	67,—	63,25
2-8	6	106	8.669	79,—	83,—	81,70
4-8	22	714	41.082	54,—	63,—	57,53

VERWACHTINGEN

Zaterdag 9 augustus
Kreeftenput : O.312

Maandag 11 augustus
IJsland : O.239
Kanaal : O.182 Z.537 O.153 Z.425
Witte Bank : O.200
West : O.345 O.277

Dinsdag 12 augustus
IJsland : O.285 O.89
Noordzee : O.94
Kanaal : O.457 O.284 O.232 O.82 O.265 O.155 O.278
West : O.327 O.191

Woensdag 13 augustus
Kanaal : O.249 Z.581
Witte Bank : O.243 O.244 O.256 O.281 Z.321
West : N.211 N.762

VERMOEDELIJK :

I : van 120 tot 239 pk
II : van 240 pk en meer

19-7 : O.127 (I WB) O.112 (I K) Z.745 (I K)
30-7 : O.142 (I W)
31-7 : O.147 (I W)
1-8 : O.276 (I W) O.15 (I W) O.102 (II WB)
3-8 : O.532 (I W)

(Vervolg van laatste kolom)

Z.518	3	8	5.830
Z.507	3	15	12.210
Z.30	4	25	25.110
Woensdag 6 augustus			
Z.520	1	4	3.210
Z.438	1	3	1.060
Z.448	1	3	1.670
Z.433	1	5	3.140
Z.104	1	6	3.680
Z.506	1	4	1.260
Z.47	1	7	5.500
Z.400	5	30	22.030
Z.548	6	40	27.610
Z.274	10	75	53.970
Z.456	6	40	33.820
Z.560	6	45	25.440
Z.209	5	20	16.920
Z.523	10	45	34.660
Z.251	5	30	26.040
Z.24	5	75	32.200
Z.408	4	10	12.730
Z.453	6	35	29.670
Z.777	9	10	70.990
Z.431	4	18	12.940
Z.93	10	80	52.380
Z.462	5	30	21.970

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Donderdag 31 juli			
Z.53	1	5	3 090
Z.499	1	3	1.300
Z.63	1	3	1.940
Z.54	1	4	2.310
Z.506	1	3	1.730
Z.22	1	6	2.830
Z.438	1	6	2.200
Z.727	1	5	2.090
Z.611	1	4	1.430
Z.52	1	5	2.930
Z.785	1	4	1.930
Z.561	2	15	19.520
Z.209	4	12	16 270
Z.553	1	8	5.660
Z.512	1	7	3.503
Z.495	8	75	44.280
Z.793	1	6	2.390
Z.538	1	5	1.230
Z.257	6	45	28.140
Zaterdag 2 augustus			
Z.47	1	6	3.250
Z.54	1	5	2.420
Z.611	1	4	1.690
Z.22	1	6	2.930
Z.423	1	2	490
Z.506	1	7	3.850
Z.727	1	6	2.110
Z.785	1	6	2.010
Z.54	1	8	2.050
Z.63	1	5	2.910
Z.53	1	4	2.460
Z.423	1	2	790
Z.22	1	7	2.700
Z.506	1	5	1.640
Z.611	1	4	1.300
Z.502	1	8	3.220
Z.449	1	6	2.080
Z.727	1	7	2.520
Z.725	1	4	1.460
Z.248	1	8	3.110
Z.60	1	7	2.860
Z.47	1	7	2.800
Z.525	1	6	1.970
Z.415	1	7	2.930
Z.613	1	6	2.250
Z.535	2	10	9.760
Z.538	2	10	9.820
Z.68	2	10	9.820
Z.508	1	8	5.230
Z.447	1	5	1.600
Z.606	1	6	2.030
Z.561	1	7	4.120
Z.520	1	6	2.230
Z.416	1	6	2.090
Z.467	1	4	1.960
Z.161	1	8	5.620
Maandag 4 augustus			
Z.605	1	7	4.020
Z.471	7	48	39.140
Z.264	1	12	5.400
Z.430	7	55	40.860
Z.473	2	12	11.010
Z.416	1	9	7.820
Z.541	2	10	12.080
Dinsdag 5 augustus			
Z.52	1	4	1.790
Z.506	1	6	3.200
Z.433	1	5	2.240
Z.520	1	6	2.720
Z.704	1	5	2.330
Z.448	1	5	2.240
Z.499	1	4	1.560
Z.502	1	5	2.520
Z.47	1	5	2.530
Z.501	1	5	2.600
Z.248	1	6	3.130
Z.60	1	4	1.000
Z.727	1	7	3.980
Z.22	1	7	1.430
Z.793	1	7	3.880
Z.104	1	4	1.850
Z.747	1	4	1.950
Z.437	10	75	53.920
Z.435	13	73	72.530
Z.758	4	15	20.580
Z.407	9	30	37.650
Z.430	4	20	24.030
Z.240	2	10	12.770
Z.544	5	15	19.890
Z.553	1	8	5.340
Z.519	3	20	14.080
Z.510	10	40	51.520
Z.500	10	50	48.210
Z.538	1	8	4.100

Een ongelukkige daad van een jonge bedronken visser

HIJ NEEMT EEN VAARTUIG, GAAT ER MEE IN ZEE EN BESCHADIGT LICHT DE O.21

WIE ZIJN DE VERANTWOORDELIJKEN ?

Een 17-jarig Oostends matroos, die zeer dronken moet gemaakt zijn, heeft zondag een onbegrijpelijk avontuur uitgehaald dat tenslotte nog goed afgelopen is. De jongen, niet meer wetende wat hij deed, nam in het Montgomerydok een garnaalvaartuig, vaarde daarmede in zee en poogde daar tientallen keren een ander vaartuig te rammen. Met een redeboot heeft men hem dan achtervolgd en na heel wat moeite terug in de haven gekregen. Er werd door dit gek avontuur geringe schade aangericht, maar het zou ook erger kunnen geweest zijn.

De dader van dit ongelooflijk avontuur is matroos Leo Deley, amper 17 jaar, die vaart aan boord van de O.64 «Leo-Jean» waarvan zijn vader, Frans Deley, eigenaar en schipper is. Hij woont in de Schipperstraat nr 5 te Oostende.

In de nacht van zaterdag op zondag moet de jonge visser ergens dronken zijn gemaakt en zo arriveerde hij zondagmorgen, razend van de dronk op de Visserskaai. Daar wipte hij plots in een aldaar gemeerd garnaalvaartuig, de O.780 «Stormvogel» toebehorende aan mevr. Alfonsine Bogaert, wonende in de Cirkelstraat 27.

Alhoewel hij, om het op z'n Oostends te zeggen «een vliegend stuk in zijn kraag had», slaagde de jongen er toch in de motor op gang te krijgen en vaarde hij de havengeul uit. Hij zig-zagde wel wat heen en weer met het vaartuig, en dit werd opgemerkt door de wachters van de tijseinpost op het Oosterstaketsel, maar die hadden er geen erg in en dachten dat de schipper wat last had met zijn roer. En zo geraakte de jongen in zee.

JACHT OP DE O.21 «ROGER»

Het grootste slachtoffer van dit onbegrijpelijk avontuur zou de O.21 «Roger» worden, toebehorende aan Pincket Maurice, wonende Visserskaai 6 te Oostende, die tevens schipper van het schip is. Dit vaartuig had ook zondagmorgen de haven verlaten en zou de visserij gaan bedrijven op de «Grote Rede» nabij de lichtboei O.2. Naast de schipper-eigenaar bevonden zich nog aan boord zijn zoon Pincket Maurits, als motorist en matroos P. Van Risseghem, wonende op de Visserskaai 14 te Oostende.

Toen de O.21 de havengeul buiten was, bemerkte de schipper de O.780 die beurtelings op «vol voor uit» en «vol achteruit» lag te maneuvreren. Schipper Pincket dacht dat de O.780 iets in de schroef had en passeerde het vaartuig op een 100-tal meter.

Een vijftal minuten later zag schipper Pincket achter de O.780 in volle snelheid op hem toekomen. Het gestolen vaartuig is sneller dan de O.21 en het was slechts op het nippertje dat Pincket zijn vaartuig kon laten maneuvreren waardoor een aanvaring vermeden werd. Schipper Pincket zag toen ook dat er een vreemd persoon aan het stuur stond, die geen deel uitmaakte van de normale bemanning van de O.780.

De uitlaatpijp van de O.780 rookte, wat bewees dat de motor niet normaal draaide en de afkoeling niet normaal werkte. Maar de dronken Deley keek daar niet naar om en verschillende keren poogde hij de O.21 te rammen. Schipper Pincket deed al het mogelijke om niet door de O.780 geramd te worden, maar tevergeefs. Zeker ogenblik liep de O.780 achter de touwen van de korre, die inmiddels uitgeworpen was, door, maar als bij wonder geraakte de schroef of roer van de O.780 niet verward in die touwen. De bemanningsleden riepen de ongelukkige visser toe dat hij moest oppassen, maar het waren slechts onverstaanbare woorden die als antwoord volgden.

Even later kwam het «piratenschip» opnieuw op de O.21 aan en alle pogingen van schipper Pincket ten spijt, werd zijn vaartuig aan de voorsteven van de bakboordboeg geramd.



De O.780 waarmede de jonge Oostendse matroos aan de haal ging.

De O.780 vaarde verder en kwam even later weer full-speed terug. De bemanning van de O.21 liet dan de touwen van de korre slippen en zodoende kon het vaartuig snel over stuurboord rond draaien, zodat de O.21 op één meter afschampte. Had de O.780 dan het ander vaartuig moeten rammen, dan zou het ongetwijfeld in de grond gelopen zijn.

Van dan af kon schipper Pincket weg geraken van de O.21 en verwittigde hij Oostende-Radio via andere vaartuigen. Hij zette koers naar Oostende, maar werd nog gedurende ruim twintig minuten door de O.780 achtervolgd en moest gedurig uitwijken.

In de haven aangekomen stelde de bemanning van de O.21 vast dat er wat schade was opgelopen. De bakboordreling werd over een afstand van een paar meter totaal ingedrukt, een viertal stutten werden gebroken terwijl het berghout ook beschadigd werd.

REDEBOOT ZET ACHTERVOLGING IN

Inmiddels had ook de eigenares van het gepakte vaartuig de verdwijning van de O.780 vastgesteld en werd de vader van de onbezonnen jonge visser verwittigd. Samen met enkele rijkswachters en de leden van de reddingsdienst, werd dan met een redeboot de achtervolging ingezet.

Toen Leo Deley de redeboot zag naderen, vaarde hij ook op die aan, maar de redeboot wist te ontwijken. Nog enkele keren deed Deley zijn gevaarlijk maneuver, maar hij slaagde er niet in de redeboot te raken. Men riep hem toe, maar niets baatte, de kerel lachtte almaardoor als een gek.

Het is tenslotte te danken aan het kalm maar vastberaden beleid van waterschout Caesstecker, dat er geen ongelukken gebeurden.

Plots sloeg dan toch de O.780 de weg naar de Oostendse haven in, achtervolgd door de redeboot. Aan de havengeul gekomen, zette de O.780 plots koers naar het kleine strand, bezijden het staketsel. Op het nippertje kon de sleepboot het maneuver verhinderen en de O.780 dwingen de havengeul in te varen. Halfweg de havengeul zijn schipper Bogaert en vader Deley dan aan boord van de O.780 kunnen springen en slaagden er in de jonge man te overmeesteren. 's Namiddags werd Leo Deley dan aangehouden en naar de gevangenis van Brugge overgebracht.

's Namiddags is schipper Pincket en de andere bemanningsleden van de O.21 dan terug in zee gegaan aan boord van de O.64 van vader Deley en men slaagde er in het verloren gegane vistuig van de O.21 dat afgekapt was, op te vissen. Er was praktisch geen schade aan het vistuig.

De schade aan de O.21 beloopt ongeveer zevenduizend frank, terwijl de motor van de O.780, die al de tijd van de gekke tocht draaide, weinig of geen schade heeft in tegenstelling met sommige fantastische verhalen in sommige bladen.

AANHOUDING BEKRACHTIGD

Dinsdagmorgen verscheen in het Kabinet van de h. Claeys, onderzoeksrechter te Brugge, de ongelukkige visser, Leo Deley diep onder de indruk van wat gebeurd is. Uit het onderzoek is gebleken dat deze jonge man geen dronkaard en van goed gedrag is. Naar verluidt was het de eerste maal dat deze jonge matroos in dronken toestand verkeerde. Men mag verwachten dat, hoewel hij onder aanhoudingsbevel werd geplaatst, onder beschuldiging van diefstal en dronkenschap, zijn zaak vlug door de rechtbank zal behandeld worden.

WIE IS LEO DELEY ?

Matroos Leo Deley is amper 17 jaar. Zijn vader is eigenaar van het kleine vissersvaartuig O.64 en was zeer onder de indruk van het gebeurde. De jonge man is een zeer brave jongen, die het slachtoffer moet zijn geweest van het geven van alcoholische dranken.

Hij was in de visersschool een schitterend leerling en hij had pas een maand geleden met de GROOTSTE onderscheiding zijn eksamen van leerling-schipper afgelegd. Hij was de eerste van gans de kust.

Een ernstig onderzoek werd geopend en we hopen dat diegenen welke de jongen, die anders niet dronk, in zo'n toestand hebben gebracht door het schenken van alkohol, zwaar zullen gestraft worden. Dit avontuur had niet alleen het leven van verscheidene mensen kunnen kosten, maar had daarenboven honderdduizenden F schade kunnen betekenen voor vissers, vaartuigen, enz...

De jongen is inderdaad als een krankzinnige tewerk gegaan en had men hem bij het invaren van de haven niet moeten kunnen overmeesteren, dan waren er misschien nog ergere ongelukken gebeurd.

In dit avontuur dient hulde gebracht aan diegenen, die hem in zee hebben achternagezet en in het bijzonder aan waterschout Caesstecker, die in verlof zijnde, te Gent werd opgezocht om naar Oostende te komen en er het gevaarlijk werkje opknapte.

Het valt te hopen dat de jonge visser genade vindt bij zijn rechters en dat de werkelijke schuldigen zouden gestraft worden zoals het hoort, daar hier geen verontschuldigingen te zoeken zijn tegenover een weerloos... kind !

Wat hier inderdaad gebeurd is, is niet te verontschuldigen. De jongen, die deel uitmaakt van een gezin van zes kinders, had een voorbeeldig gedrag, ging een mooie toekomst tegemoet, was een schitterend element en riskeert thans, zo zijn rechters ongenadig de blote feiten voor ogen zien zijn leven, zijn toekomst voor goed gebroken te zien door het onverantwoord toedienen van alkoholische drank welke hem in een waanzinnige toestand heeft gebracht, niet meer bewust van het onverantwoordelijke welke er uit voort is gekomen.

Neen, de dader is niet die weerloze knaap, die in een vlaag van waanzin heeft gehandeld, maar diegenen, die een jong leven op een verachtelijke manier, hebben doen bemodderen.

Ondertussen dient ook gezegd dat wat in de pers verscheen omtrent de zware schade, als erg overdreven dient beschouwd, gezien de schade aan de O.21 zich tot zeven duizend frank beperkt en deze tussen de vader en de eigenaar van de O.21 reeds in der minne geregeld werd, waarvoor Maurice Pincket, eigenaar van de O.21 voor zijn tegemoetkomende houding dient geluk gewenst.

Ook reder Bogaert heeft geen schade aangerekend, beseffende dat het hier een ongelukkige daad geldt, door de schuld van onverantwoordelijken veroorzaakt.

Ondertussen is dinsdag het aanhoudingsmandaat bekrachtigd, zit een jongen van 17 jaar in 't gevang, waar anderen in zijn plaats hoefden te zitten.

Naar we vernemen werd tegen het aanhoudingsmandaat beroep aangetekend en zal de zaak woensdag te Gent voor de Kamer van Inbeschuldigingsstelling bij het Hof van Beroep voorkomen.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 31 JULI 1958

In een buitenlands tijdschrift lees ik enkele beschouwingen over de huidige krisis in de visserij, die een internationaal uitzicht heeft. Er bestaat zeer weinig belangstelling voor vis bij het publiek. De visserij is er niet van bewust dat de toestand volledig veranderd is : de mensen zijn kieskeuriger geworden tengevolge van het feit dat de levensstandaard overal gestegen is. Vis is niet meer een verkoopprodukt, hiermede wordt bedoeld dat vroeger de vis vanzelf van de hand ging, maar dat de vis thans zelf een koper moet zoeken. In talrijke gevallen — buiten de vis — werd dit begrepen. De kleinste winkels doen aan reklame, maar voor produkten van schepen die van één tot ettelijke miljoenen waard zijn, denkt en hoopt men nog altijd dat deze wel zal een koper vinden.

VRIJDAG 1 AUGUSTUS 1958

Alle europese visserijlanden hebben thans zorgen om het IJslandprobleem. Men zoekt en hoopt om een vreedzame oplossing te vinden, maar de koude oorlog wordt steeds warmer omdat IJsland op zijn (sterke) rots staat en geen duimbreedte van zijn 12 mijl wijken wil. De oude romein, Divius, had 2.000 jaar geleden groot gelijk toen hij zegde: Si vis pacem, para bellum : zo ge de vrede wenst, bereid de oorlog voor.

ZATERDAG 2 AUGUSTUS 1958

Het invoerkomitee komt opnieuw bijeen. Het blijkt nu al verschillende maanden dat het met de invoer niet al te nauwkeurig gaat en de administratie schijnt er maar niets te kunnen vinden... of te willen op vinden. En het molentje draait langzaam verder. Men vraagt A en bekomt het, wie A bekomt ziet kans onregelmatig te werken en geld te verdienen. Daarom vraagt de konkurrent B en krijgt het ook omdat de andere A gekregen heeft en wie B bezit kan er ook zaakjes mee doen, en dan vraagt een andere kategorie C... Intussen weet en ziet men dat er iets niet in den haak is. Om er een einde aan te stellen, tenminste aan de onregelmatigheden, daarvoor bezit de administratie niet de nodige moed.

ZONDAG 3 AUGUSTUS 1958

Een ongewoon incident in de visserij: een bedronken visser trekt er vandoor met een vissersschip en veroorzaakt paniek en ongevallen, die gelukkig niet te erg zijn. Het gebeurt niet veel, ik heb enkel vroeger een gelijkaardig geval horen vertellen, toen werd een sleepboot gestolen en eveneens heel wat schade aangericht. De dieven kregen een straf voor het stelen, maar de aangerichte schade kwam ten laste van de eigenaar. En het zal waarschijnlijk met ons Oostends schip ook het geval zijn. De schade aangericht door dieven met een gestolen auto komt ook ten laste van de eigenaar.

Het verwondert me ten andere al lang dat zulke diefstallen of avontuurtjes al niet vroeger zijn voorgekomen: al te talrijke vissersvaartuigen liggen zo maar voor het grijpen aan de kaai.

MAANDAG 4 AUGUSTUS 1958

In verschillende landen houden de zeewetenschappelijke instituten zich met belangrijke vraagstukken bezig. In Nederland gaat men voor het ogenblik na welke de beste netten zijn om vis te vangen. In Duitsland berekent men hoe men het goedkoopst een schip kan uitbaten, in Engeland gaat het over de overbevissing. Wij hebben ook een dergelijk instituut dat misschien wel te weinig toelagen krijgt van de staat, maar door het feit dat ze niet voldoende zijn om degelijk werk te verrichten, zijn deze bedragen tenslotte verloren geld. En dan denkt een minister veel gedaan te hebben als hij de jaarlijkse aalmoes iets verhoogt.

DINSDAG 5 AUGUSTUS 1958

De politieke hemel is nog altijd niet opgeklaard in ons land en het kan nog wel enkele weken duren vooraleer een lichtpunt komt. Intussen staat de visserij daar met een zeer belangrijke vraagstuk dat moet opgelost binnen de drie weken : IJsland. De politiekers zijn echter eer belust op portefeuilles dan op een stevige nijverheid die het geld van deze portefeuilles moet opbrengen.

WOENSDAG 6 AUGUSTUS 1958

Een reder krijgt vandaag een zware les. Door het feit dat hij de 300 bennen schelvis van zijn vangst niet opgegeven heeft, krijgt hij minstens 100.000 F minder voor zijn vis dan hij normaal zou bekomen hebben. Inderdaad, als de koper niet weet wat er op de markt zal zijn, kan hij dit niet verkopen aan zijn verdere kliënten, zelfs moet hij om aan de vraag te voldoen uit andere landen invoeren. Het gevolg is dat de eigen aanvoer blijft staan. En dan steekt de reder de schuld op de invoer !

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Nucleaire schepen

Het eerste door atoomenergie voortgedreven schip dat gebouwd werd was de amerikaanse onderzeeër Nautilus, die nu reeds een hele reeks interessante prestaties op zijn aktief heeft.

Het tweede schip dat gebouwd wordt is de soviet ijsbreker waaraan men nu te Leningrad de laatste hand legt. Het is 16.000 ton groot. 134 m. lang, 27 m. breed, bezit een motor van 44.000 PK en kan één jaar lang varen zonder brandstof op te doen. Zijn vaart, in normale omstandigheden is 18 knopen. Indien nodig kan het een ijskorst van 2 meter dikte doorbreken. Gevaar voor uitstraling voor de bemanning is totaal uitgesloten. Daar het schip gebouwd werd met het oog op de noordelijke doorvaart werd het uitgerust met 2 helicopters. Het eerste soviet atoomschip zal de naam «Lenine» dragen.

Nummer drie is de amerikaanse paketboot «Savannah» waarvan op 22 mei laatstleden de kiel gelegd werd. Het schip zal in de vaart komen in de loop van 1960. Het is nagenoeg 300 meter lang en heeft een breedte van 24 meter. De reaktor zal ondergebracht worden in een stalen omhulsel van 200 ton. De aktiestraal zal ongeveer 350.000 zeemijl (ong. 650.000 km.) bedragen. Dit zal toelaten de brandstof slechts om de 3 jaar te vernieuwen en de afvalstoffen om de 2 maanden te verwijderen Dit zal gebeuren in de thuishaven van het schip waar al de nodige voorzorgen zullen genomen worden. Het schip zal 21.000 ton groot zijn, bezit 7 ruimten en zal een 60-tal passagiers kunnen vervoeren.

De engelsen hebben het probleem langs verschillende kanten tegelijk aangepakt. Het eerste koopvaardijschip waarbij rekening werd gehouden met de voortdrijving door atoomkracht is praktisch klaar. Indien men er nu in slaagt, en die kans is groot, een scheepsmachine te bouwen waarin de thermonucleaire krachten in bewegingsenergie worden omgezet dan kan deze zonder veel bezwaren in het schip worden aangebracht door de oude installatie te verwijderen. Er is zelfs ruimte gelaten voor de pijpleidingen en zuiveringsinstallaties waardoor een thermonucleaire reactor het als brandstof benodigde zeewater zou moeten ontvangen.

Anderzijds is men in Engeland ook overgegaan tot het op stapel leggen van een onderzeeër type Nautilus, waar zij overigens de plans van ontvangen hebben, maar die zij Dreadnought zouden noemen. Andere landen zijn echter niet ten achter gebleven. De franse pakketboot «France» die in 1961 klaar zal komen zal ook nucleaire worden voortbewogen. Japan zou 2 tankers met atoomvoortstuwing aan het bouwen zijn, waarvan er één van het onderzeeër type. 30.000 ton groot. Ook in Noorwegen is men zinnens een tanker te bouwen met nucleaire voortstuwing. Het schip moet afgeleverd worden in 1963. Prijs 100 milioen kronen!

En de States die dit alles zo maar niet kon aanzien heeft ondertussen zijn tweede onderzeeër in de vaart gebracht. U kent het schip wellicht, het heet Sea Wolf. En daar zal het niet bij blijven want er liggen nog 17 andere atoomonderzeeërs op stapel.

Het zou ons verwonderd hebben zo Duitsland ook geen woordje had meegepraat. Zo geeft het tijdschrift «Die Atomwirtschaft» de plannen op van een tanker van 22.000 ton die nucleair zal worden voortbewogen. Het ligt in bedoeling met dit schip proeven te doen teneinde vast te stellen welk de minimum energie moet zijn waarbij de atoomkracht kan worden gebruikt voor koopvaardijschepen. Het projekt bestaat hoofdzakelijk uit een reaktor die een stoomturbine aandrijft. Er werden een reeks preventieve middelen voorzien voor het geval het schip door stranding of aanvaring zinken zou waardoor de radioaktieve stoffen in zee zouden worden verspreid.

Zijn Nylonnetten de beste ?

Mijnheer,

Als trouwe lezer en als visser-reder, neem ik de vrijheid U te schrijven, om U de vraag te stellen of de knooploze nylon, waarvan er de laatste tijd zoveel gesproken en geschreven wordt, werkelijk al de kwaliteiten bezit, die men het toeschrijft.

Vele vragen die ik nu eens en vooral wens te stellen daarover ! !

Kan nylon niet meer rotten? Is het onverschuifbaar in de knopen ? Is het werkelijk zo sterk ? Bestaat de kans om het winstgevend te gebruiken Is het werkelijk de toekomst? Dat het beter vist kan men gemakkelijk waarnemen, maar is de prijs evenredig met zijn waarde ? Zijn er speciale zorgen aan een nylon net ?

Nylon is immers een nieuw produkt, en u weet het evengoed als wij, Mijnheer, dat wij inzake voorlichtingen en gebruik van overheidswege niets te verwachten hebben. Zodat ik de vrijheid neem dit schrijven tot u te richten met de vraag, mij daarover indien mogelijk, de nodige inlichtingen te geven.

Met dank, Een trouwe lezer.

NOTA DER REDAKTIE

Wij hebben dit schrijven aan een bevoegd technieker overgemaakt.

Het antwoord luidt :

Dat knooploze nylon de toekomst is, hebben vele vissers in het buitenland al lang ondervonden. De nieuwe breiwijze biedt 100 % zekerheid, daar er geen knopen, maar een onderlinge verbinding gebruikt wordt, die alle voorgaande netten in de schaduw stelt.

Nylon is in de praktijk onverslijtbaar. Het is veel lichter, vist beter.

Al deze voordelen zijn niet ééns, maar verscheidene malen bewezen, door laboratorium-proeven en door praktisch gebruik.

Zorgen aan een nylonnet zijn er bijna niet. Het mag echter niet in aanraking gebracht worden met carboline, daar deze stof op alle synthetische vezels een uiterst slechte invloed heeft. De zon is ook een vijand van nylon, maar in de hedendaagse weersomstandigheden mag men daarover gerust zijn. Wat het rotten betreft: 100 % nylon is 100 % rotvrij, zoals reeds zo dikwijls medegedeeld is in het visserijblad.

NIEUWPOORT

Nieuwe motor :

N.814 «Roger» : Motor GM P.K. 147/120 Nr 6A67485, jaar 1957.

Visserijfolklore

(VERVOLG)

EEN NIEUW LIED

tot lof van een Oost-Indië-vaarder die de meisjes verzoekt om met hem te varen.

Wie wil der mee naar Oost-Indië varen,
Als een held der helden en door de Baren,
Het schip leid aan de ree
Mooy meisje wilt gy mee,
Daar kunt gy veel geld en goed vergaren.

Sa mooy meisje luistert na mijn reden
Als een Jong Matroos zal ik u kleden.
Al met een Pik Broek aan
Mooy meisje wilt gy gaan,
Met die kleere aan u frisse leeden.

Klimme in de mast Lief zal ik U leeren
't Schop van buyten Pikke ende Teeren.
Past maar op u pligt.
Houd de Zeylen digt
Zien na het Compas en Roer regeeren.

Een Hangmat Lief is u Bed wilt weeten
Lekk're Spijs en drank wordt'er niet gegeten
Een stukje zoute Vleys
Errete, Gort of Reyst.
Harde Beschuit en Spek is ons Eeten.

Betrekt de lugt krygt men onweervlagen
Die ons drijgt na de kelder te jagen.
Door Donder Storm Wind :
Schept moed mijn lieve kind.
Wy moeten 't al voor een tijd verdragen.

Als de Son dan weer begint te schijnen :
Dan ziet men haast alle leed verdwijnen.
Zijd gy dan Lief in pijn
Ik zal u Trooster zijn.
Weest wel gemoed en wilt niet kwijnen.

Haast komen wij aan de Caap de goe hoope
Daar gaat men dan verversing koopen.
't Is daar zo abondant
Mooy meisje zijd konstand.
Van daar gaan wij weer Zee in loopen.

De Stuurman geeft hun Volk zijn Wetten
Die aan Land daar gaan om dog wel te letten
Als Weer en Wind is goed
Na boord te gaan met spoed
Om haar Reys na 't Oosten voort te zetten.

Op Oost Indië aan zo wij vertrouwen
Dan zult gy Lief dat Land beschouwen.
Met al die Vrugten schoon
Voor Mond en Oog ten toon.
Daar zullen wij goede cier dan houwen.

Sa Matroosjes wilt u Hoedjes draijen
Ik zie van ver veele Vlaggens waijen
Het is Batavia
Wij zijne daar nu dra
Mij dunkt ik hoor de Haane daar kraijen.

Kokerneute Lief ziet men daar groeijen
Appel-Sinaas en Lamoenen bloeijen.
Edele Spijs en drank :
Vogele zoet van zank.
Meisje daar zullen wij ons Lijf voeijen.

Constapels laayt het Geschut te garen
Wij gaan weer na 't Vaderland heen varen :
Het Schip is al bevragt
Groet Inje goede Nagt
Wy zeylen weer na Huys door de Baren.

Sa Matroosjes al lustig als Heeren
Lekk're Spys en drank zal niet makeeren
Speelt en Zingt overluyt
Op Bas Hobo en Fluyt ;
Zo komt men in 't Vaderland Laveeren.

Zo omtrent moet matroos Bert tegen zijn lieve Teresa gezongen hebben met het gekende gevolg waarover alle Engelse kranten geschreven hebben.

(WORDT VOORTGEZET)

«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)

De Viskleinhandel en Euromarkt

(Vervolg van vorige week)

Bovendien zou volledige vrijheid beoogd moeten worden voor al degenen, die zich zouden willen vestigen in één van de landen-leden, met inachtneming van alinea 1 van art. 57, volgens hetwelk, de landen-leden wederzijds de diploma's, getuigschriften en andere titels zullen kunnen erkennen.

In dit geval stelt Frankrijk er prijs op bekend te maken, dat een aantal van zijn beroepsmensen in bezit zijn van een «C.A.P.» uitgereikt door de "Cours Professionnels de la Poissonnerie", welke een onderdeel vormt van de "Education Nationale".

SCHOOL VOOR DE VISHANDEL

De Franse school voor de Vishandel werd in 1937 opgericht, doch zag zich verplicht zijn cursussen te onderbreken als gevolg van de gebeurtenissen in 1939-1945.

In 1954 werden haar poorten opnieuw geopend te Parijs. De aanvang was goed en haar activiteit ontwikkelt zich meer en meer. Zij wordt in stand gehouden dank zij de «Taxes d'Apprentissage», welke door de vaklieden worden gestort en de hulp van het Nationaal Comité voor de Vispropaganda, evenals die van de federaties van de Handel in Zee- en Zoetwaterprodukten.

De cursussen worden verdeeld over 3 jaar en het onderricht wordt gegeven door vakkundige mensen van het beroep.

Aan het einde van de 3 jaar kunnen de jongens en meisjes, die meer dan 17 jaar zijn, zich aanmelden voor het verkrijgen van de «C.A.P.»

Wij geven hieronder een overzicht van het programma van dit getuigschrift van vakkennis van de «Commis Poissonnier».

A. — Praktische proeven

- Aanwijzen van de zee- en de zoetwaterprodukten.
- Klaarmaken van zeeprodukten : leegmaken, afsnijden van de kop, delen of ontschubben, filet opening.
- Aanbieden van de zee- en zoetwaterprodukten, verpakking.
- Winkels: inrichting, frisheid, verschillende types toonbank.
- Het gebruik van het materiaal. Onderhoud ervan.
- Praktische verkoopsdemonstraties
- De uitstalkast. De publiciteit. Praktische toepassingen.
- Het gebruik van koeling.

HET KLAARMAKEN VAN VIS IN VERBAND MET DE KEUKEN.

Deze praktische oefeningen zullen bestaan uit het samenstellen van dokumentatie over de te gebruiken vis (voedingswaarde, mate van smakelijkheid, gebruik) en het klaarmaken van een eenvoudig gerecht, zoals:

1) «court-bouillon».
2) gekookte vis.
3) vis «au bleu».
4) gestoofde vissen.
5) geroosterde of in olie gebakken vis.
6) in de oven bereide visschotels.
7) in boter gebakken vis.
8) bereiden van koude vis (mayonnaise, gelei, bewerkte boter).
9) klaarmaken van verse schelvis, van stokvis.

De verkregen kennis moet de jonge vakman in staat stellen, de huisvrouwen nuttig in te lichten over de wijze van klaarmaken van de vis, welke zij kopen.

B. — Schriftelijke proeven

1. FRANS

De proef in de Franse taal moet zodanig opgevat worden, dat het mogelijk is te oordelen of de candidaat in staat is zijn gedachten helder, eenvoudig en juist uit te drukken.

Zij moet bovendien in staat stellen te controleren:

- of de op het niveau van het getuigschrift van de lagere school verkregen kennis, zowel wat betreft de spraakkunst als de woordenschat of de stijl, behouden en verbeterd is.
- of de kandidaat zich de oefeningen en de werken in de Franse taal ten nutte heeft gemaakt, welke hij sedert het verlaten van de lagere school gemaakt heeft

Zij kan bestaan uit :

- hetzij een opstel (beschrijving, portret, verhaal, verslag...) over een eenvoudig onderwerp betreffende één van de zijden van het beroeps- of persoonlijke leven van de kandidaat.
- hetzij een brief (persoonlijk of in verband met het beroep).
- hetzij de korte inhoud van een tekst, betrekking hebbende op een beroepsvraagstuk.

Zij dient zowel als schrijfproef als proef van de stijl.

(Vervolg toekomende week)

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

PAARD VERDWEEN MET IJSWAGEN IN IJMUIDENS VISSERSHAVEN

De sleepboot «Triton» van sleepdienst Visser heeft onlangs een bijzonder ongebruikelijk karwei moeten opknappen. Het enige paard in IJmuiden, dat wagens met ijs van de ijsfabriek naar de visserschepen en de vishal trekt, belandde namelijk in de IJmuidense Vissershaven.

Men slaagde er in het paard van de wagen te bevrijden en het dier opzij van de sleper naar de glooiing in de haringhaven te brengen, waar het dier weer vaste grond onder de (verschrikte) benen kreeg. De wagen met ijs is later door een kraanwagen aan de kant gehesen. Het dier ondervond geen nadelige gevolgen van zijn onvrijwillig bad.

NEHIM AM.17 SLEEPTE SCH.275

Het Scheveningse vissersvaartuig Arendje, SCH. 275, dat te kampen had met een defekte motor werd op sleeptouw genomen door de Nehim AM 17. Over een afstand van vijftig mijl werd het gehandikapte schip naar de thuishaven gesleept.

«DE HOOP» WEER NAAR ZEE

Het hospitaalkerkschip «De Hoop» is maandag 4 augustus voor de derde reis in de nieuwe haringteelt 1958 uit IJmuiden naar zee vertrokken. Het schip was dinsdagavond al weer tussen de haringschepen van Vlaardingen, Scheveningen, IJmuiden en Katwijk om haar werk op medisch en geestelijk terrein te verrichten.

D S L

Automatisch opblaasbare reddingsvlotten

STEVIGER
VEILIGER
GOEDKOPER
RONDE VORM

Vraag inlichtingen en overtuig U, bij de alleenvertegenwoordiger voor de Belgische kust :

VISSERSVERBROEDERING N. V.
Hendrik Baelskaai 2
OOSTENDE
Tel. 729.50

GERINGE AANVOER EN OMZET IN IJMUIDEN

Te IJmuiden is in de maand juli aanzienlijk minder vis aangevoerd dan in de overeenkomstige maand van 1957. Dit is in hoofdzaak een gevolg van de verminderde aanvoer van zandspiering voor de vismeel-De Nederlandse kotters hebben namelijk voor Duitse fabrieken gevist en voerden de industrievis te Den Helder en Den Oever aan.

De aanvoer bestond de afgelopen maand uit 5.734.063 kg tegen 8.567.696 kg in de maand juli van 1957. De omzet was dit jaar f 2.717.922,36 en in het vorige jaar f 3.125.651,26. De aanvoer van de zandspiering daalde van 2.033.469 kg met een opbrengst van f 212.415,20 tot 55.200 kg met een opbrengst van f 4.692. Ook van vele andere vissoorten werd minder in IJmuiden aangevoerd dan vorig jaar. De haringaanvoer daalde van 2.213.033 kg tot 1.571.749 kg; de makreelaanvoer van 1.156.367 kg tot 858.754 kg. Ook de schelvis, wijting en kabeljauwaanvoeren ondergingen lichte dalingen.

De aanvoer van platvis steeg iets, doordat de kottervloot vorig jaar 650.573 kg. schol aanvoerde en nu 713.804 kg. De opbrengst steeg van f 347.238,20 tot f 375.830,70.

Van de tong werd iets minder aanvoer gezien: vorig jaar 190.168 kg en nu 181.949 kg. De opbrengst was eveneens iets lager: vorig jaar juli f 637.095,25 en dit jaar juli f 618.487.99.

HARING VOOR VISMEELFABRIEKEN

Het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten heeft besloten de regeling, waardoor veertig percent van de totale vangst van de haringschepen naar de vismeelfabrieken wordt afgevoerd, te laten voort bestaan.

Dit besluit werd genomen ondanks het feit dat de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij had verzocht deze regeling te laten vervallen. In het bijzonder werd van de zijde van de werknemers bezwaar tegen het verzoek gemaakt. Twee besloten vergaderingen werden aan het onderwerp gewijd.

Door dit besluit zullen de schepen ook na vier augustus in kombinatie blijven vissen.

OM OMVANG VAN VISVANGST TE BEPALEN

Een Russisch apparaat

De Russische geleerden hebben een ultrasonisch apparaat gebouwd waardoor met grote nauwkeurigheid de hoeveelheid gevangen vis in de netten van een treiler kan bepaald worden, aldus het nieuwsbureau Tass.

Vooraan op het net staat een bijzonder dispositief en achteraan een pickup die de hoeveelheid gevangen vis aangeeft, welke door het apparaat aan boord van het vaartuig wordt opgetekend.

Brief uit Yerseke

Nr 702 Yerseke 2-8-1958

DE MOSSELHANDEL

Tot 26 juli werden ruim 30 duizend tonnen mossels verzonden. Dit is 4 duizend minder dan vorig seizoen maar hierbij diene men in overweging te nemen, dat verleden jaar een week vroeger werd begonnen dan nu om reden van wat latere voldoende viskwaliteit. We menen evenwel te mogen aannemen, dat als hetgeen vorig jaar in die eerste week werd verzonden, niet wordt gerekend het nu verzonden kwantum, wel iets hoger zal zijn. Dat wil evenwel niet zeggen dat er reeds veel mossels worden gegeten. Daarvoor werken de weken van betaald verlof de laatste jaren en ook nu weer te nadelig op de mosselverkoop. Gezien in het licht van de laatste jaren, is hetgeen nu vast te stellen valt, helemaal niet verontrustend te noemen, want de praktijk leerde ons dat straks als alles weer gewoon en op gang is, alles wel weer in orde komt, tenzij gebrek aan goede mossels zich zou voordoen. Daarop is men echter niet zo gerust, want het schijnt dat de zaadval op verschillende percelen bezet met verbruiksmossels, bepaald niet mag worden onderschat. Wat evenwel althans nu nog niet betekent dat een tekort onvermijdelijk komt. Laten we hopen, dat het niet komt want bij een tekort is niemand gebaat. Van alle herrie en rumoer die voor het seizoen begon, horen we niets meer. Alles gaat weer zijn gang en behalve enige kleine verschuivingen in de clientele van de groothandelaars, bleef alles bij het oude. Men kan gerust zeggen dat de mosselen ongeveer overal zowat aan dezelfde prijs van het vorige seizoen worden geleverd. En tot nu toe zijn ze mooier en in meer dan één geval beter verzorgd dan voorheen.

HOELANG NOG OESTERS IN DE OOSTER-SCHELDE ?

Hieraan dachten we naar aanleiding van het stukje in het nummer van ons blad van 1 augustus waarboven staat : «Het belang van het Deltaplan voor Zeebrugge». Kan er voor Zeebrugge en andere plaatsen iets goeds uit voorkomen, dit is zeker niet het geval voor de oesterkwekers. Dat de oester- en mosselcultuur komt te verdwijnen in onze Schelde, staat wel vast voor iedereen. Maar wanneer ? Dat is een vraag die op verschillende wijze wordt beantwoord. Om het gehele plan te voltooien, werd kort geleden nog ruim 20 jaar nodig geacht, maar daarmee is niet gezegd dat er nog 20 jaar zal kunnen worden gekweekt met succes. Als men hoort van de werken die reeds worden uitgevoerd in het Haringvliet bij Bruinisse en bij Veere, kan men onmiddellijk de indruk van zich zetten dat heel wat minder dan 20 jaar zullen verlopen om afgelopen te zijn.

Over de verantwoordelijkheid van de kapitein en de loods

Wij komen nogmaals terug op de leerrijke voordracht gehouden door meester Collard tijdens de maand april. Verschillende dagbladen hebben de korte inhoud van deze voordracht — na het verschijnen daarvan in Nautilus — overgenomen en zelfs gecommentarieerd. Vooreerst bewijst dit hoe aktueel het vraagstuk blijft, vervolgens welke bijzondere aandacht er aan het zeerecht moet verleend worden. Tenslotte toont het aan dat een herziening van de wetteksten van dit speciaal recht, dringend is.

Met reden schreef Meester Hervy hierover in zijn bondige studie van Rechtsleer en Rechtspraak, het volgende :

«De rechtkundige vorming der advokaten, en bijgevolg der magistraten, bestaat hoofdzakelijk in de studie van het Burgerrecht. Het Zeerecht is een facultatieve kursus en de zeetechniek wordt amper of niet onderwezen.»

«Deze tak der rechtskundige werkzaamheid is dus in feite, voor de grote meerderheid der rechtsgeleerden, een hermetische stof. Alleen enkele zeer zeldzame specialisten hebben zich de zeeterminologie en de bijzondere principes die de uit de rederij en haar exploitatie voort spruitende verhoudingen en toestanden regeren, eigen gemaakt.

«De sterke civilistische vorming in onze universiteiten opgedaan, belet soms dat de oningewijden zich van de verworven mentaliteit vrijmaken, wat niet zonder gevaar is. Zou deze toestand niet kunnen verholpen worden door de inrichting van bijzondere kamers, uitsluitend samengesteld uit magistraten die zeerecht en zeetechniek hebben gestudeerd?»

Maar dit is voor de toekomst. Intussen is het noodzakelijk dat de loodsen op de steun van de reders zouden mogen rekenen, om bij te springen indien de burgerlijke partij financiele eisen en schadevergoeding mocht stellen die de loods bloot stelt aan erge gevolgen.

Ware het niet mogelijk teneinde uniformiteit te bekomen onder de verschillende zeemogendheden tot een internationale overeenkomst te komen betreffende deze verantwoordelijkheid?

In Belgie, hadden vóór de oorlog 1940-1945 de loodsen een verzekering aangegaan voor wat de procesonkosten betreft. Deze polis werd nu in veel bredere zin opgevat en de bedragen aangepast aan de moderne tijd. Ook het K.B.Z. heeft voetstappen gedaan om deze polis aan te passen voor zijn varende kapiteins en officieren.

Het ware nochtans zeer nuttig mocht het Bestuur van het K.B.Z. van de leden briefwisseling ontvangen met hun zienswijze in deze zaak. Aan hun voorstellen en suggesties zal de grootste aandacht besteed worden, alvorens tot definitieve onderhandeling over te gaan. Wij rekenen op de medewerking van alle varende kapiteins en officieren.

M. DE CLERCQ
Staatsrivierloods

«Uit Nautilus».

NOTA DER REDAKTIE

Wij hebben dit artikel evenals het vorige opgenomen omdat het ook zeer belangrijk is voor onze visserij.

ENKELE STATISTIEKEN OVER DE VISBEDRIJVIGHEID

INVOER IN JUNI 1958 (voorlopige cijfers)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Denemarken	113	29	24	48	5
Noorwegen	37	5	—	7	7
Zweden	9	—	—	2	—
Nederland (+ 40 cm)	450	209	7	135	44
Nederland (— 40 cm)	193	—	—	9	28
Ver. Koninkrijk	130	—	—	42	1
West-Duitsland	438	57	288	—	—
Frankrijk	1	—	—	—	—
Totaal :	**1.371**	**300**	**319**	**243**	**85**

In juni 1957, werd 1.071 t ingevoerd, waarvan 248 t kabeljauw en 52 t schelvis. Daarin is begrepen 373 t om te verduurzamen.

(1) Totaal in ton. — (2) Waarvan in ton, voor verwerking. — (3) Waarvan in ton, voor diepvries. — (4) Kabeljauw. — (5) Schelvis.

UITVOER IN JUNI 1958 (voorlopige cijfers)

	(1)	(2)	(3)
Frankrijk	197	17	2
Ver. Koninkrijk	60	—	1
Belgisch Kongo	11	2	—
Nederland	44	2	10
West-Duitsland	169	—	20
Belgisch Leger	10	6	—
Zwitserland	3	2	—
Totaal:	**494**	**29**	**33**

In juni 1957, werd 314 t uitgevoerd, waarvan 15 t kabeljauw en 26 t. schelvis.

(1) Totaal ton. — (2) Kabeljauw. — (3) Schelvis.

AANVOER IN JUNI 1958 (voorlopige cijfers)

Demersale vis	3.154.659 kg	34.847.953 F	11,05 F per kg
Pelagische vis	5.150 kg	13.749 F	2,67 F per kg
Schaal en weekdieren	187.656 kg	3.895.201 F	20,76 F per kg
Waarvan: garnaal	44.289 kg	2.229.678 F	50,34 F per kg
Totaal :	**3.347.465 kg**	**38.756.903 F**	**11,58 F per kg**

In juni 1957, werd in totaal 3.013.225 kg voor 32.565.840 F aangevoerd (gemiddelde prijs 10,81 F) waarvan 2.746.507 kg voor 25.827.496 F demersale vis (gem. prijs 9,40 F).

AANVOER IN AUGUSTUS

	1938	1957	Prijscoeff.
IJslandse kabelj.	112 t à 2,69 F	112 t à 11,52 F	428
Andere kabeljauw	147 t à 3,07 F	159 t à 9,75 F	318
Gr. IJsl. kabelj.	40 t à 3,91 F	77 t à 13,75 F	352
And. gr. kabeljauw	40 t à 5,81 F	55 t à 17,32 F	298
Totaal bodemvis	**2.262 t à 3,92 F**	**2.687 t à 9,48 F**	**242**

In augustus 1956 waren deze cijfers 3.230 t à 8,92 F (coefficient 228).

INVOER IN AUGUSTUS 1957

	(1)	(2)	(3)
Denemarken	62	32	2
Frankrijk	130	2	—
Noorwegen	31	7	10
Nederland	307	100	21
Ver. Koninkrijk	87	38	—
Zweden	4	2	—
West-Duitsland	40	—	—
Totaal :	**651**	**181**	**33**

In augustus 1956, werd 520 t ingevoerd, waarvan 176 t kabeljauw en 60 t schelvis.

(1) Totaal ton. — (2) Kabeljauw. — (3) Schelvis.

UITVOER IN AUGUSTUS 1957

	(1)	(2)	(3)
Frankrijk	121	—	—
Nederland	108	2	44
Ver. Koninkrijk	77	—	2
Zwitserland	9	1	—
West-Duitsland	231	—	8
Belgisch Kongo	6	4	—
Totaal :	**553**	**9**	**52**

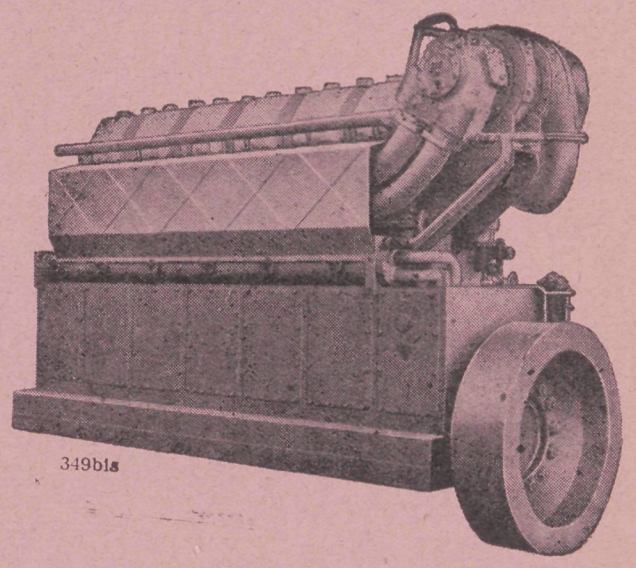
In augustus 1956, werd 346 t uitgevoerd, waarvan 32 t kabeljauw en 9 t schelvis.

INVOER IN MEI 1958 (voorlopige cijfers)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Denemarken	170	60	42	13	2
Noorwegen	58	4	—	17	11
Zweden	13	—	—	2	—
Nederland (+ 40 cm)	251	67	—	133	10
Nederland (— 40 cm)	110	—	—	—	2
Ver. Koninkrijk	106	—	—	30	—
West-Duitsland	291	21	159	—	—
Frankrijk	76	67	—	—	—
Totaal :	**1.075**	**219**	**201**	**195**	**25**

In mei 1957, werd 1.228 t ingevoerd, waarvan 276 t kabeljauw en 44 t schelvis, daarin is begrepen 355 t om te verduurzamen.

(1) Totaal in ton. — (2) Waarvan ton om te verwerken. — (3) Ton voor diepvries. — (4) Kabeljauw. — (5) Schelvis.



SEM - CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

van 200 tot 15.000 pk

SEM

42 DOK—GENT

R. BAUWENS & C°

14, HENRI BAELSKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CAREL DIESELMOTOREN

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

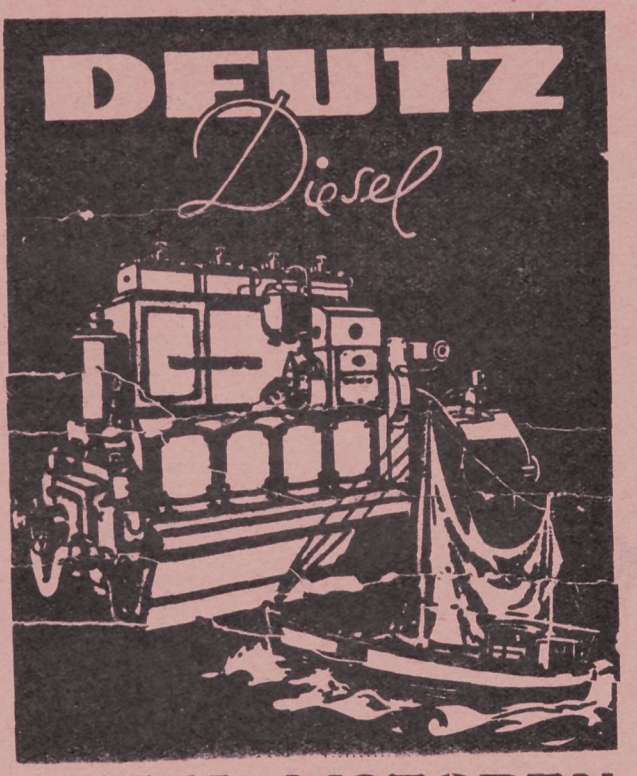
WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

«HET VISSERIJBLAD» is uw vakblad.

Neem een abonnement ! !



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

OOSTENDE

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

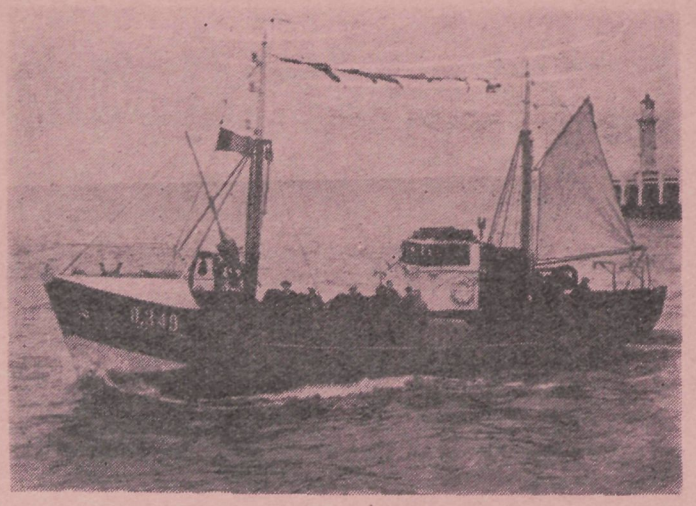
33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI — 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