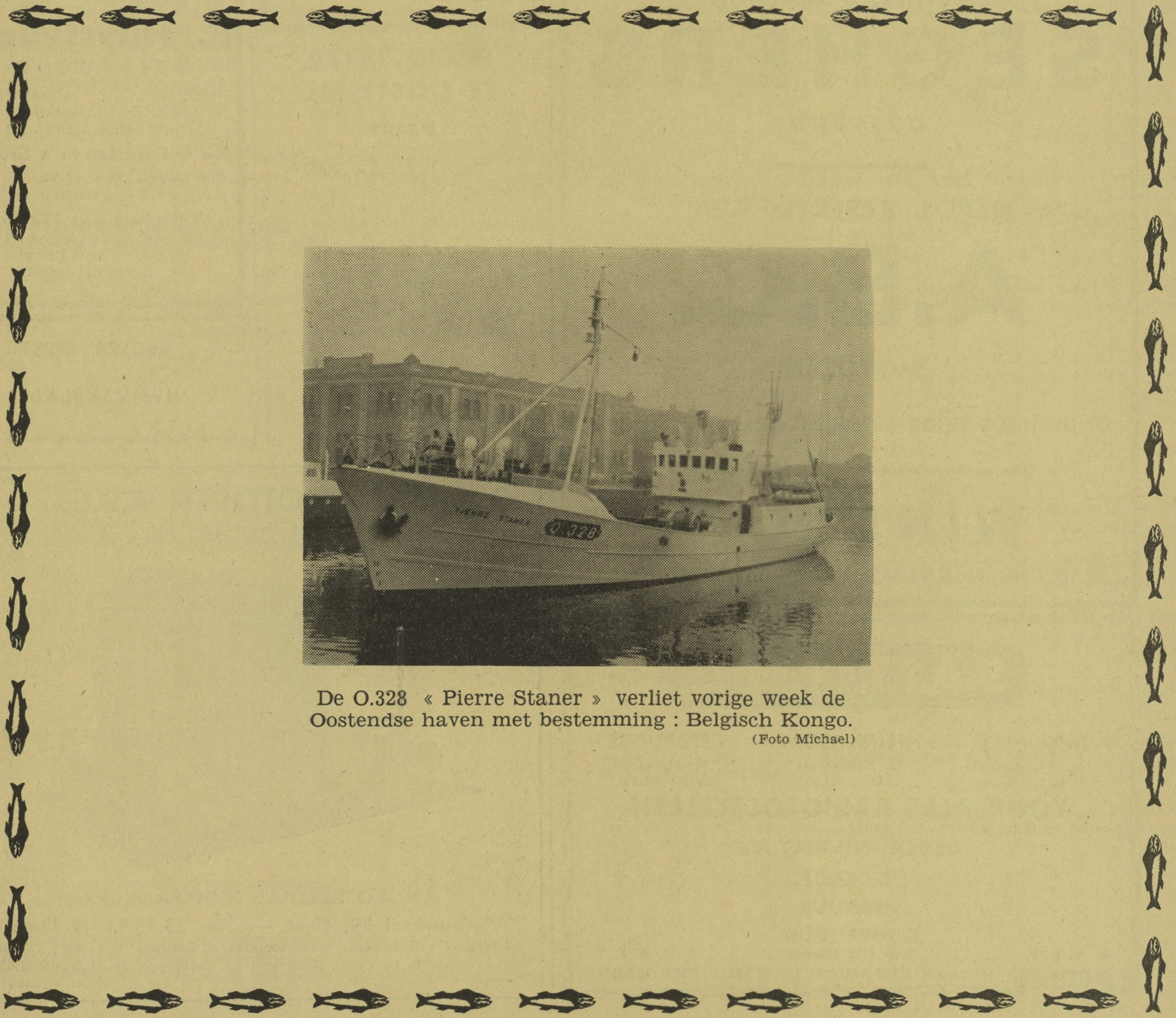




Het VISSERIJBLAD



De O.328 « Pierre Staner » verliet vorige week de Oostendse haven met bestemming : Belgisch Kongo.

(Foto Michael)

KLEINE AANKONDIGINGEN

* Te koop : 1) Motorvisserstvaartuig in hout gebouwd in 1942. 30 Br. T. Motor AWA 120 pk van 1942. Geschat 1.200.000 F. Verkoopprijs 600.000 F. 2050V

2) Motorvisserstvaartuig in hout gebouwd in 1943, voorzien van een motor Deutz van 130 pk van 1956. Geschat 1.400.000 F. Te verkopen voor 750.000 F. 2051V

Te koop :
WRAK VAN DE Z.431

Prijsaanbod schriftelijk doen aan «Hulp in Nood»,
H. Baelskaai 27, Oostende
7691N-2052V

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGTON & C°

CHANTIERS & ARMEMENT

SEGHERS

OOSTENDE

DEPOT RESERVEDELEN

A.B.C.

MOTOREN

ONDERHOUD DOOR GESPECIALISEERD PERSONEEL

WINSLOW

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE
TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE
21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70

NIEUWPOORT
18, Hoogstraat
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN

DECCA NIVIGATORS

VERKOOP

VERHUUR

ONDERHOUD

S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

«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)

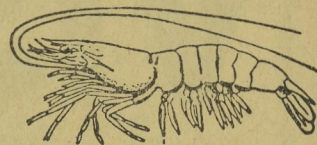
n.v. AGENTUUR en
HANDEL
Maatschappij

IJMUIDEN
Telefoon 4527
Voor alle visserijbenodigdheden
81

HOOGWATER
TE OOSTENDE

MAART

1 ZO	05.06	50	11.58	4
	17.38	47	—	—
2 ma	06.01	47	00.09	7
	18.39	44	12.53	7
3 di	07.11	43	01.14	9
	19.56	41	14.03	10
4 wo	08.40	42	02.37	10
	21.24	41	15.28	11
5 do	10.07	42	04.04	9
	22.37	42	16.47	10
6 vrij	11.15	45	05.19	7
	23.33	44	17.51	9
7 za	—	—	06.20	5
	12.06	46	18.39	7
8 ZO	00.16	46	07.06	3
	12.47	48	19.18	6
9 ma	00.54	48	07.44	3
	13.24	49	19.52	5



FIRMA

R. Huysseune
ZEEBRUGGE

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

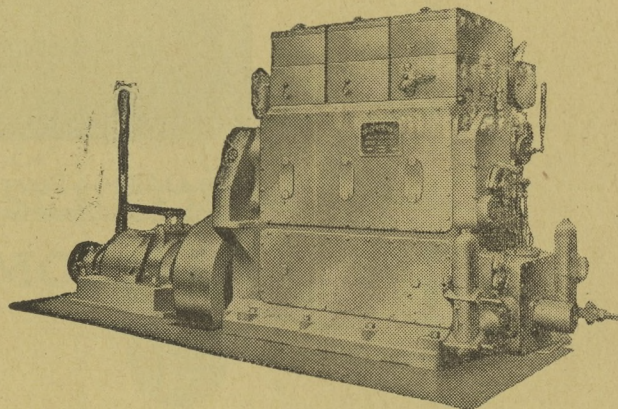
Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

DIESEL MOTOREN A.B.C.
VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

Het VISSERIJBLAD

REDAC... EN BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

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

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

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

Standpunten VISVERBRUIK EN WERKELIJKHEID

DE GEWONE FORMULE DIE MEN GEBRUIKT OM HET VISVERBRUIK VAN EEN LAND TE BEREKENEN, is zo eenvoudig mogelijk. Men telt de aanvoer op met de invoer, trekt van dit totaal de uitvoer af en deelt de rest door het aantal inwoners van het land.

Op die manier denkt men het gemiddelde visverbruik per hoofd en per jaar te bekomen. Men gaat zelfs verder, men vergelijkt zelfs het ene jaar bij het andere en men trekt hieruit conclusies : men stelt vast dat het visverbruik daalt of stijgt en men slaakt zuchten of uitvreugdekreten naargelang de omstandigheid.

★

IK HEB DE INDRUK DAT MEN HIERBIJ WAT AL TE LICHTZINNIG, al te gemakkelijk te werk gaat.

Inderdaad, zoals ik meer dan twintig jaar geleden, op de lagere school leerde, telt men geen koeien en paarden samen. En in vis moet men een zeer ruim onderscheid maken want er is vis en vis, er is aanvoer, invoer en uitvoer en ieder jaar is de samenstelling niet dezelfde.

★

ALS ER GEDURENDE EEN BEPAALD JAAR 10.000.000 Kgr VIS AANGEVOERD WORDT, zegt men dat het verbruik iets hoger ligt dan 1 kgr per hoofd. Maar het kan platvis zijn die bijna geheel wordt gegeten of het kan vis zijn, zoals rode bonen bijvoorbeeld, die in repen in de handel komt en minder dan 50 pct verhandelbare vis geeft.

Ook met de invoer en de uitvoer maakt men dezelfde statistieke vergissing. Gefileteerde rode boon, uit Duitsland ingevoerd, telt men op met de gehele rode boon door onze vissers aangevoerd, gekopte kabeljauw uit Denemarken, met gehele kabeljauw aan de kust en van dat alles trekt men tong en tarbot af die geheel over de grens gaat. Enzovert.

We spreken dan nog niet over de geconserveerde of bewerkte vis die het land in- en uitreist !

★

DAT IS DAN IN DE VERONDERSTELLING DAT ALLE VIS GEGETEN WORDT !

Men zegt dat het garnaalverbruik gestegen is als er het ene jaar meer garnaal aangevoerd wordt dan het andere.

Ziet een invoerder kans een goede slag te slaan met 100.000 kgr

vis in te voeren, hij zal het niet laten voor de moeite, maar meteen stijgt het officieel visverbruik met 100 gr per hoofd en per jaar. En zo kan men de reeks voortzetten.

Grote vraag en hoge prijzen voor haring in het buitenland, zullen de uitvoerder aanzetten tot werken. Maar de Belgische verbruiker, die ook wel trek heeft in een haring, zal die niet voor zijn neus krijgen. Konklusie van de statistieker : het visverbruik is gedaald in ons land.

★

ER BESTAAT HEEL ZEKER WEL EEN SPELLETJE TUSSEN PRIJS EN VERBRUIK, maar de handelaar die zijn vis te duur verkoopt om gelijk welke reden, zal bij een bepaalde categorie mensen het verbruik doen dalen, ofschoon dit niet zal te merken zijn aan de doorsnee Belg van de statistiek.

Dan nog een vaststelling : gedurende bepaalde perioden bestaat er niet de minste vraag naar vis en dan mag de aanvoer stijgen, het verbruik zal niet volgen.

Omgekeerd, kan het verbruik nog veel groter zijn als de aanvoer maar kan volgen. Denken we slechts aan de garnaal in de zomermaanden, tijdens het toeristisch seizoen op onze kust.

★

TOT NU TOE REKENT MEN NOG ALTIJD OP DEZELFDE OUDE FORMULE om — hoe weinig ze ook moge zijn — een visserijpolitiek te voeren. Men vertrekt van een verkeerde basis.

Kunnen de schepen meer aanvoeren omdat er meer zal verbruikt worden ? Zullen de invoerders hun vergunning niet gebruiken omdat er minder vraag is of een groter aanbod langs de kust ?

De enige aanduiding die telt is de prijs voor dezelfde hoeveelheid in verschillende seizoenen en dan zien we of de vraag gestegen is of niet.

Maar vraag is nog altijd geen verbruik, evenals al het aangevoerde ook niet gegeten wordt in het land

En als me nu iemand moest vragen of ik dan het werkelijke verbruik zou kunnen zeggen, dan moet ik antwoorden — ondanks al mijn theorie — **NEEN**.

Omdat we ons tot nu toe nog niet ernstig genoeg over dit vraagstuk gebogen hebben, ondanks het feit dat het aan de basis ligt van alles wat met visserij te doen heeft.

★

J. H. K.



Stierman Lèeze en zijn paarden

(vervolg van vorige week)

«Ik geloof toch niet dat dat klein beestje die grote reus, d.e. daar afkomt zal kunnen meetrekken», meende Euphrasie.

«Kijk maar eens goed», zei Mijnheer Zwart, «want ik geloof wel dat het zal gebeuren ook. Die grote kanjer van een boot die daar afkomt is de «NOORDAM» van de Holland-Amerikalijn, een stuk van 10.000 ton dat vracht en passagiers tussen Rotterdam en New-York vervoert. Het schip werd in 1938 gebouwd, maar in 1951-52 hebben ze de vier hulpmotoren vervangen door 7-cilinder Bolnes motoren die door hun speciale kruiskopbouw zeer geschikt zijn om voordurend te draaien en stroom op te wekken.»

Dat was een proef. Bolnes gaf zodanig veel voldoening dat intussen al verschillende schepen van de Holland-Amerikalijn voorzien zijn van Bolnes-hulpmotoren: de SLOTERDIJK en de SOMMELSDIJK kregen er elk drie, de NIEUW AMSTERDAM heeft er zelfs vier. De Rotterdamse Lloyd, nog een grote scheepvaartmaatschappij heeft ook al twee van haar schepen, de JAPARA en de WELTEVREDE met elk een Bolnes-hulpmotor van 300 pk uitgerust. Deze maatschappij bouwt een nieuw schip dat met drie hulpmotoren van 400 pk zal uitgerust worden. Ook Bolnes.

Ge moet nu niet denken dat Mijnheer Zwart dat allemaal zo uit zijn hoofd wist te vertellen, «hij moest meer dan eens in zijn boekje kijken» want, zegde hij, «Bolnes heeft nu al zodanig veel motoren geleverd dat ge een hoofd als een register zoudt moeten hebben om het allemaal te kunnen bijhouden. Met de vissersschepen gaat dat nog», zegde hij, «omdat ik er in zit, hoewel ik er niets zou tegen hebben dat er zoveel zouden bijkomen dit ik ze niet meer kan bijhouden.»

Dat kan ik goed geloven. Maar Euphrasie, d.e. achter in de auto zat, riep opeens: «Ik zou durven wedden voor een borrel dat de Confiance die ginder voorbijaart ook een Bolnesmotor heeft».

Met vrouwen moet ge voorzichtig zijn, ze hebben altijd gelijk, ik zag wel een kustvaarder voorbijlopen, maar hoe Euphrasie er op kwam dat die boot ook een Bolnes had, dat was straffe koffie. Mijnheer Zwart lachte fijntjes, keek in zijn boekje en vertelde dat Euphrasie de weddenschap gewonnen had.

Die coasters komt ge overal tegen: in de koude zeeën bij Finland en in het zuiden: Spanje en de Italiaanse kust.

«Zulke goede klanten hebt ge zeker niet veel», vroeg ik aan Mijnheer Zwart. «Een schip dat van de ene temperatuur in de andere komt, verschillende klimaten moet verdragen op enkele dagen tijd, dat doet toch allemaal geen goed aan de motor.»

«Daar heeft Bolnes voor gezorgd», zegde Mijnheer Zwart, «dat de motor daar niet onder te lijden heeft. Zij bouwen geen motoren om de mensen na een paar jaar een nieuwe te moeten leveren, dat is slechte reklame. Bij Bolnes bouwen men motoren die voldoen aan de eisen die de klant stelt: een mo-

tor die een schoon stuk mensenleven moet meegaan. De schoonste reklame voor Bolnes is wel dat wie er een motor gekocht heeft tevreden is en het vertelt aan anderen die dan ook een Bolnes motor willen.»

De motor van de Confiance is niet rechtstreeks door het zeewater afgekoeld. Dat is ten andere het geval voor alle motoren die Bolnes bouwt. Een verschil in temperatuur van het zeewater kan bijgevolg niets veranderen aan de koeling. De motor wordt eerst afgekoeld door zoet water en dit zoet water wordt op zijn beurt afgekoeld door zeewater. Een thermostaat zorgt er voor dat de warmte van de motor onveranderlijk op 60° blijft, om het even op welke plaats ter wereld het schip zich bevindt. En, zegde Mijnheer Zwart, deze thermostaat wordt bij elke Bolnes motor geleverd, zodat ge op uw twee oren kunt slapen.

(vervolgt)

Oostendse Vismijnecho's

* De totale aanvoer in de maand september 1958 vertoonde een aanzienlijke achteruitgang ten overstaan van deze in september 1957. Er werd echter gelukkig een hogere prijs bekomen zodat toch nog meer opgebracht werd. De cijfers waren de volgende: 3.959.182 kg voor 41.946.428 F tegen 4.715.628 kg voor 40.827.351 F in september '57. De gemiddelde prijs steeg van 8,65 tot 10,59 F.

De voornaamste oorzaken van de kleine aanvoer waren wel de sterk gedaalde aanvoer van volle haring waardoor het zomerharingseizoen volledig mislukte, de sterk gedaalde aanvoer van koolvis die echter veel gevraagd werd waardoor de prijs steeg. Ook rode bonen werden in veel kleinere hoeveelheid binnengebracht. Daarentegenover staat dat kabeljauw van IJsland veel meer noorderlijk gevangen worden waardoor de kleur veel donkerder werd. De kwaliteit is evenmin zo goed als de andere kabeljauw die van IJsland gebracht wordt. Dit had dan ook zijn invloed op de prijzen, vooral op deze van de grote soort waarvan de prijs met meer dan 4,50 F per kg daalde. De prijs voor witte kabeljauw van de

Noordzee was eveneens lager; hier was de aanvoer echter niet zo veel groter (ca 4.000 kg). Het zal dan ook wel gedeeltelijk de schuld van de grotere IJslandse kabeljauw aanvoer zijn want wie deze soort koopt heeft minder andere nodig. Daarnaast zal ook de invoer wel een duik in het zakje gedaan hebben om de prijs te drukken.

Voor de schelvis was de prijs daarentegen beter. Deze soort was nogal schaars, vooral door de uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren, waardoor de IJslanders maar kleine hoeveelheden dergelijke vis meer aanbrenghen. Van deze soorten werden meer dan 100.000 kg minder binnengebracht.

Pladijs, tarbot, wijting, koolvis en rode zeebaars waren even zo veel soorten waarvan de aanvoer verminderde, voor de ene soort al meer dan voor de andere. Het grootste verschil was voor koolvis (- 98 ton). Toch was de opbrengst van deze verschillende vissoorten niet zo erg veel lager dan in 1957. Bepaalde soorten brachten zelfs meer op, bv. pladijs en wijting. Dit was te wijten aan een prijsstijging waarvan ook de meeste andere soorten genoten, zelfs de soorten waarvan de aanvoer groter was. Dat er van de haring niet veel moest verwacht worden kon men voorzien. Voor deze soort alleen werd dan ook een aanvoervermindering van bijna 500 ton «verwezenlijkt», terwijl de opbrengst met bijna 1,5 miljoen daalde, dit niettegenstaande een prijsstijging van meer dan 1 F per kg. Sprot was in de maand september '58 niet te zien en makreel werd 40 ton minder op de markt gezet. De totale uitslag van de pelagische soorten was dan ook maar schraal in vergelijking met september '57 toen het evenmin vet was.

Voor de kustvisserij werd het een betere maand dan vorig jaar want er kon 62.200 kg garnaal meer verkocht worden. De prijs gaf minder reden tot tevredenheid

(Vervolg blz. 4)

Bij gelijke sterkte - veel lichter

Bij gelijk gewicht - veel sterker

Geringe weerstand = besparing

van motor en brandstof

Uw voordeel !!!

UNIC 100 %

Nylon - netten

Te verkrijgen bij

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

Tel. 729.51

Oostende

100 %
dubbel
gevlochten
nylon-lijn.
trekvermogen
3 Ton gegar.
eveneens te verkrijgen

IN DE ZEEVAARTSCHOOL

**Openstaande betrekking
aan boord van het
opleidingsschip
'Commandant Fourcault'**

De betrekking van stuurman aan boord van het opleidingsschip «Commandant Fourcault» is te begeven.

De titularis is belast met het geven van onderricht aan de ingeschepte leerlingen aan boord van het opleidingsschip. Hij moet in staat zijn het onderricht in beide landstalen te geven en behoort in het bezit te zijn van ten minste het brevet van tweede luitenant ter kustvaart.

De jaarlijkse aanvangsbezoldiging is vastgesteld op 88.200 frank, vermeerderd met de reglementaire toeslagen (afhouding van 5000 frank indien minder dan 25 jaar oud). Daarenboven ontvangt hij een vergoeding van 47 F zeegeld (thans verhoogd met 15 t.h.) per dag op zee of verblijf in een vreemde haven en een uniformvergoeding van 4.000 frank per jaar.

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

V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort op zaterdag 28 februari van 15 tot 17 uur in de vismijn.



Wanneer een man zo weinig fantasie heeft, dat hij een leugen niet met bewijsmateriaal kan staven, kan hij eigenlijk net zo goed onmiddellijk de waarheid spreken.

(Oscar Wilde, 1856-1900)

Brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de Zeevisserij

De volgende brevetten, diploma's en getuigschriften zijn in de loop van de maand januari 1959 toegekend.

BREVET VAN MACHINIST VOOR MOTOREN MET INWENDIGE VERBRANDING

Scha'andryn, J.C.

BREVET VAN SCHIPPER TER VISSERIJ 2e KLASSE

Demeulemeester, L.A.; Vlietinck, A.R.; Hubrouck, J.G.; Brysse, R.M. Desmidt, M.Y.L.; Serie, G.D.; Lycke W.G.; Dobbelaere, P.G.; Pylyser, A.H.; Dobbelaere, J.H.; Coulier, R.H.; Vanneuville, L.E.; Calus, L. C.R.; Popelier, P.A.; 't Jaeckx, D. F.H.; Hoedemaeker, W.F.; Desmedt, A.G.; Savels, J.A.

DIPLOMA VAN LEERLING-SCHIPPER TER VISSERIJ

Coenye, L.R.; Mille, M.W.A.; Ackx, R.A.; Crabeels, R.M.; Devriendt, F.C.; Gunst, L.J.G.; Pauw-

aert, H.J.; Couwyzer, W.B.J.; Verburgh, J.R.; Vannieuwenhuize, F. C.C.; Bacquaert, R.C.; Roosens, W.F.; De Bruyn, A.L.G.; Hillebrandt, H.R.; Jonckheere, M.F.G.; Demey, G.L.A.; Couhysder, R.P.; Delorge, F.T.G.; Rau, R.A.U.; Verbeke, E.R.; Dewaele, R.C.; Defour, S.A.; Keukelinck, H.; Dobbelaere, M.L.J.; Gheselle, R.T.G.; Hoste, G. R.; Rappé, J.J.

GETUIGSCHRIFT VAN SCHEEPSJONGEN

Garmyn, M.O.; Van Hulle, R.R.E. De Bruyn, A.L.G.; De Mey, G.L.A.; Vandereendonck, F.A.H.; Vanhove, M.A.; Audenaert, F.P.R.; Vantorre, H.J.M.; Remaut, R.E.; Meyers, C. M.F.; Tourlouse, D.F.C.; Goutsmit, E.; Popelier, W.L.; Verbiest, W.A.; Depaepe, R.J.E.; De Meulenaere, W.P.; Geryl, G.M.; Deschacht, A.S. Willems, P.R.; Clement, G.F.J.; Legain, J.H.A.; Gonsaels, W.M.; Kempeneer, N.A.; Reyzerhove, A.J. A.; Meulemeester, N.; Van Hooricx, F.R.; Witterwulge, D.U. Keukelinck, H.A.; Daems, J.F.; Degroote, R.W.

GEMEENTERAAD TE OOSTENDE BEHANDELDE TWEE VISSERIJPROBLEMEN

1. SAMENSTELLING VAN DE VISSERSHAVENCOMMISSIE

Zoals men weet, wordt de vissershavencommissie aangesteld door de gemeenteraad.

Komt er een nieuwe gemeenteraad, dan dient ook de vissershavencommissie opnieuw aangesteld. Dit punt stond bijgevolg op de agenda van de jongste gemeenteraadszitting.

Tezelfdertijd werd het statuut van deze commissie aan de gemeenteraad voorgelegd.

De nieuwe commissie zou samengesteld worden als volgt :

- vijf vertegenwoordigers van de produktie : 3 VBZ en 2 UBZ.
- vier afgevaardigden van de zeevisgroothandel en
- twee vertegenwoordigers van de visverwerkende nijverheid.

Bij deze vertegenwoordigers wordt voorgesteld de Heer A. Blondé als technisch raadgever aan te stellen.

Na wat over en weer gepraat wordt dit voorstel met de statuten goedgekeurd. Voorbehoud nochtans wordt gemaakt voor de «technisch adviseur», die geen stemrecht krijgt.

Benevens de afgevaardigden van de betrokken nijverheden zetelen eveneens de vertegenwoordigers van het gemeentebestuur in deze commissie en een afvaardiging van

de drie partijen van de gemeenteraad, zodat de commissie op haar geheel samengesteld zal zijn uit 19 personen. Voor de eerste maal worden geen vertegenwoordigers van de scheepsbouw opgenomen.

2. ART. 462 VAN HET VISMIJNREGLEMENT EN... RODE BONEN

Het schepencollege stelde voor art. 462 van het vismijnreglement te wijzigen. Dit artikel legt de schepen op die van de vissershavens gebruik maken hun vangst volledig in de openbare verkoop ter vismijn aan te bieden. Het Schepencollege vraagt de bevoegdheid te verkrijgen, in bepaalde uitzonderlijke gevallen ook uitzonderlijke maatregelen te mogen treffen in verband met dit artikel.

De gemeenteraad komt in heftige discussie want de handel heeft niet nagelaten enkele gemeenteraadsleden haar kampioenen aan te stellen die haar standpunt zullen verdedigen.

Tenslotte komt de gemeenteraad overeen het schepencollege dergelijke macht toe te kennen, maar enkel voor de duur van drie maanden en dit in afwachting dat het betwiste artikel zal herzien worden in de thans opnieuw ingerichte vissershavencommissie.

ZEEVAARTSCHOOL TE OOSTENDE

Aanwerving van onderwijzend personeel

Er zal overgegaan worden tot de aanwerving van:

1) twee leraars, waarvan één ten behoeve van de nautische afdeling van de Hogere Zeevaartschool, te Antwerpen, en de andere voor die van de Zeevaartschool, te Oostende;

Zij moeten in staat zijn om het onderricht in beide landstalen te geven en behoren in het bezit te zijn van het brevet van kapitein ter lange omvaart.

Er zal rekening gehouden worden met de pedagogische bekwaamheid van de kandidaten.

De jaarlijkse aanvangsbezoldiging is vastgesteld op 114.000 frank, vermeerderd met de reglementaire toeslagen (afhouding van 6.000 frank indien minder dan 21 jaar oud).

2) Ten behoeve van de Zeevaartschool te Oostende, zal een officier-onderrichter (dek) aangeworven worden.

Zij moeten in staat zijn om het onderricht in beide landstalen te geven en behoren in het bezit te zijn van ten minste het brevet van 1e luitenant ter kustvaart.

De jaarlijkse aanvangsbezoldiging is vastgesteld op 85.200 frank, vermeerderd met de reglementaire toeslagen (afhouding van 5000 frank indien minder dan 25 jaar oud).

De aanvraag met bewijsstukken richten aan het Bestuur van het Zee- wezen, Wetstraat, 90, te Brussel.

Bijkomende inlichtingen kunnen aan dit adres of in de Hogere Zeevaartschool, te Antwerpen, of in de Zeevaartschool, te Oostende, bekomen worden.

Tewaterlating

Heden zaterdag 28 februari heeft op de werven Beliard Crighton en Co, te 12 uur de tewaterlating plaats van de Franse treiler B 2810 «Margot» voor rekening van de rederij «Soc. de Pêche à Moteurs» te Boulogne.

Jubileum propagandales te Gent

Voor de maand maart werd het volgende vispropagandaprogramma te Gent door de heer J. Terryn opgemaakt.

2 maart : school voor volwassenen St. Lievens: avondles voor vrouwen (praktijk).

9 maart : school Brugse poort, 4e graad meisjes, 1e groep : theorie en praktijk.

16 maart : school Brugse poort, 4e graad meisjes, 2e groep : theorie en praktijk.

23 maart : openbare voordracht te St. Amandsberg in de meisjesschool onder de Hoge Bescherming van het Gemeentebestuur.

Voor deze openbare voordracht dient bijzonder aangestipt dat het de 75e maal is dat de heer Terryn dergelijke voordracht houdt in deze school. Hierbij worden dan nog niet geteld de lessen die hij er in al de jaren dat hij zich inspant voor het visverbruik, gegeven heeft, de filmavonden en andere voordrachten gehouden ter gelegenheid van de visweken.

Deze 75e jubileumvoordracht zal speciaal in het teken staan van de moeilijkheden die onze visserij bedreigen: vooral de kustvisserij op sprong en garnaal.

Deze jubileumvoordracht is een waardige bekroning van de 15 jaar lange activiteit van onze ijverige

Rederscoöperatieve S.C.A.P. hield algemene vergadering 1.994.000 F WINSTAANDELEN WORDEN UITGEKEERD

Het was voor een bomvolle zaal dat donderdagnamiddag de rederscoöperatieve SCAP voor zijn leden een voorlichtingsvergadering hield om de reders in kennis te stellen van de werking van deze Coöperatieve.

Nadat de vergadering open werd verklaard, werd met algemene stemmen besloten een schrijven te richten aan voorzitter V. Seghers hem een spoedig en volledig herstel wensend.

Daarna kwam de heer Vandenberghe aan het woord en gaf hij een volledig overzicht van de aankopen en verkopen tijdens het jaar 1959,

waardoor dit jaar de leden een te rugge zullen bekomen, welke in totaal 1.994.000 F zal bedragen.

Spreeker wees op de weinig rooskleurige toestand in de visserij en

op het feit, dat alleen samenwerking de reders in de mogelijkheid zou stellen, de huidige crisis te boven te komen.

Hij spoorde de leden aan al hun aankopen gezamenlijk te doen en bij hun vrienden aan te dringen opdat ook zij hun weg zouden volgen.

Na een zeer interessante uiteenzetting welke voor alle leden zeer nuttig was, dankte de heer Emiel Lambrecht als oudste lid de heer Vandenberghe voor zijn nieuw bewijs van het vele dat hij voor de reders en hier in 't bijzonder voor de Coöperatieve heeft gedaan.

Dank aan zijn werking en die van de beheerraad, is het voor het eerst sedert het bestaan van SCAP mogelijk geweest een zo'n prachtig dividend uit te keren.

Dit werd op algemeen applaus onthaald, waarna overgegaan werd tot de uitbetaling der aandelen.

De N.719 vergaan Bemannings gered

Vrijdagavond was de N.719 toebehorende aan Marcel Blondeel, samen met N.702 en enkele andere Nieuwpoortse vissersvaartuigen de haven van Nieuwpoort uitgevaren om de sprotvisserij uit te oefenen. De N.719 viste in span met de N.702, schipper Pottier Louis ter hoogte van Gravelines, toen men plots een zware slag hoorde langs het achterschip waarbij vermoed wordt dat op een onzichtbaar wrak gestoten werd. In minder dan 10 minuten tijd en niettegenstaande radiofonische de hulp werd ingeroepen van de N.702 welke op 500 meter van de N.719 lag, zonk het schip. Eerst doofden alle lichten uit en toen de N.702 na 3 minuten het vaartuig was genaderd was er

nog slechts tijd om Marcel Blondeel en zijn zoon Herman van boord af te nemen, matroos Vinck Theophile bevond zich juist aan boord van de N.702 om mee te helpen het atoomnet in te halen. De N.719 was een houten vissersvaartuig van het jaar 1933 met een lengte van 13 meter, was voorzien van een motor Skoda 40 pk en verzekerd bij de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» te Oostende, voor de som van 350.000 F. Gelukkig zijn geen mensenlevens te betreuren.

De visserij ter hoogte van Grevelingen en Duinkerke blijft nog steeds gevaarlijk wegens de vele oorlogswrakken die nog in de kustwateren liggen.

DE IERSE TERRITORIALE WATEREN

Ook Duitsers in moeilijkheden — maar ze verdedigen zich met hand en tand...

Enkele dagen geleden werd een Duitse treiler aangehouden nabij de Ierse kust voor het vissen in de zogezegde Ierse wateren.

De schipper werd opgeleid door het wachtschip terwijl hij aan het vissen was — buiten de oude lijn — maar op 2,74 mijl van de «nieuwe» lijn.

De boete bedroeg 25 pond sterling plus konfiskatie van vistuig en vangst. De schipper erkende de nieuwe basislijn niet en protesteerde.

Tengevolge hiervan werd de zitting verdaagd. De volgende dag, bij het hernemen der zitting, trok de openbare aanklager zijn beschuldiging in en verklaarde dat de schipper buiten vervolging gesteld was en dat een minnelijke schikking getroffen is geweest.

Prijzenpolitiek en Visverbruik

Een lezer uit W., schrijft ons wat volgt :

Mijne Heren,

Een kleine mededeling die U misschien van nut kan zijn voor Uw lovenswaardig initiatief ter verbetering van de «Visserijtoestand».

Op vrijdag 13 februari 1959 kostte de wijting hier in de winkels 30 F het kgr., als ze in Oostende nog geen 200 F per 50 kg stond. Kommentaar overbodig, vindt U niet ? 'k Zal het bij die ene vissoort houden. De prijzen van de «tong» en andere vissoorten zouden Uw haren ten berge doen rijzen !

Nu vraag ik : hoe wil men het visverbruik bevorderen als de handelaars zoveel winst moeten maken op het zweet en de arbeid van de visser.

Waarom die stiefmoederlijke behandeling ? Of zijn sommige mensen het al vergeten dat het door diezelfde vissersheden was dat ze tijdens de bezetting niet kreppeerden van honger ?

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.

Syndikaten interesseren zich ook aan overbevissing

— Op 27-1-59 stelde senator Dekeyser volgende vraag aan de minister van Landbouw :

Van 20 tot 23 januari 1959, greep te Londen, in Curch House, een Internationale Visserijconferentie plaats, waarheen volgende regeringen en delegatie gestuurd hebben: België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, IJsland, Ierland, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje, Zweden, U.R.R.S., Groef-Britannië.

Deze conferentie had tot doel een ontwerp van konventie op te stellen in vervanging van de internationale konventie van 1946. Deze konventie betreft het in stand houden van de visvoorraad en de rationele uitbating van de visserijgronden van de Noord-Oost Atlantische Oceaan en omliggende waters.

Uit de lijst van de regeringsafgevaardigden blijkt, dat in de Belgische afvaardiging een vertegenwoordiger van de Belgische Reders Associatie begrepen was.

Gezien de vissers varend op de Belgische visserijboten, praktisch uitsluitend vergoed worden op een percentage op de opbrengst zij hun belangen identiek met deze van de reders waar het betreft het in stand houden van de visserijgronden.

Derhalve zou ik wens te vernemen van de achtbare heer Minister waarom in de Belgische de-

legatie aanwezig op de Internationale Visserijconferentie, de Belgische reders vertegenwoordigd waren, doch de vertegenwoordiger van de vissers niet in de gelegenheid gesteld werd deze bij te wonen.

Secundo vernam ik graag of in de toekomst, wanneer reders in een Belgische delegatie zullen opgenomen worden, de vertegenwoordigers van de zeelieden eveneens dezelfde voordelen zullen kunnen genieten.

— Het antwoord van de Minister luidde als volgt :

Mag ik de aandacht van het achtbaar lid van de Senaat er op vestigen, dat de Belgische delegatie op de internationale Visserijconferentie, die van 20 tot 23 januari 1959 te Londen gehouden werd, bestond uit twee personen, de heren Cammaerts, landbouwataché bij de Belgische Ambassade te Londen, en Gilis, visserijtechnicus bij de Dienst voor Zeevisserij te Oostende. De afgevaardigde van het Verbond der Belgische Zeevisserij was tijdens de besprekingen aanwezig als waarnemer, en dit op kosten van vermeldde beroepsvereniging.

Ik zal met genoegen in de toekomst de organisatie van vissersverwittigen, die geneigd zouden zijn afgevaardigden als observator naar internationale conferenties te zenden, waar hun aanwezigheid wenselijk zou kunnen zijn.

MISTKLOK TERUG TE NIEUWPOORT

De zaak van het misteinstelsel die maanden lang de Nieuwpoortse vissersvloot in beroering hield, heeft thans een gelukkige oplossing gekregen. Het gemeentebestuur kreeg bericht dat gevolg zal gegeven worden aan het verzoek van de vissers om de mistklok terug op het westerstaketsel te plaatsen, en dit doelmatig mistsein zal ingeschakeld worden bij mistig weder. — N.

OPSLEPING

De Z.546 van André Vandieren-donck moest door de Z.510 der gebroeders Utterwulge naar de haven van Oostende gesleept worden, waar een motorschade werd vastgesteld. Bij het binnenvaren van de havengeul brak de klok van de bakboordgalg. Daardoor brak ook de sleepelling, waardoor deze tegen de reddingboot sloeg en een bootdeksel verbijzelde en de boot zou ontzet hebben.

Motorschade

De Z.546 van Albert Vandieren-donck moest door de Z.510 met motordefekt opgesleept worden naar de haven van Oostende.

De Z.453 moest de haven van Zeebrugge aandoen met gebroken cilasse.

De Z.583 moest met schroefschade door de Z.545 naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

De Z.226 van schipper Vande-walle moest door de O.94 naar Abendeen gesleept worden met motordefekt.

OPGESLEEPT

De O.17 van Barbaix Pieter moest met keerkoppelingdefect door de O.268 van Frans Serie naar de haven van Oostende gesleept worden.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Motorist Petrus Poelvoorde van Z.291 zijn brevet ontnomen voor zware nalatigheid

SCHIPPER LEGEIN VAN DE O.153
16 MAANDEN GESCHORST ALS SCHIPPER

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam dinsdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de h. Vander Cruyssen. De heer Plumers vervulde het ambt van rijkscommissaris.

De Raad velde eerst twee strenge vonnissen.

HET VERGAAN VAN DE Z.291 IN DE NOORDZEE

Op 25 december 1957, terwijl de Z.291 «Eliane-André» zich in de Noordzee op zijn visgrond bevond, werd rond 15.20 uur vastgesteld dat er water in het logies kwam.

Niettegenstaande de inspanningen van de bemanning en de tussenkomst van de Z.290, die de Z.291 op sleeptouw nam, verdween de Z.291 rond 16.30 uur in de golven, nadat de voltallige bemanning door de Z.290 aan boord werd genomen.

De Z.291 «Eliane-André» toebehoort aan dhr Poelvoorde P., was een stalen Belgisch vissersvaartuig gebouwd in 1929, hebbende een bruto tonnemaat van 73,59 T, een netto tonnemaat van 28,33 T, voortbewogen door een motor Benz 220 pk gebouwd in 1953 en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultrasone dieptemeter.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Vantorre A., 42 jaar oud, drager van het brevet van schipper 2de klasse.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door de schipper Vantorre A.

Ter Openbare Terechting van 10 september 1958 nam de Raad de getuigen Van Torre Aimé, Poelvoorde P., en Vanhove R., onder eed in verhoor.

Ter openbare terechting van 29 oktober 1958 legden de hh. Becu R., en Dedrie J., ingevolge de opdracht die hen op 1 oktober 1958 door de Raad werd toevertrouwd, hun verslag neer, omtrent hun onderzoek inzake de herstellingen.

—UIT DE AFGELEGDE VERKLARINGEN VAN DE VERMELDE PERSONEN DIENT HOOFDZAKELIJK ONTHOUDEN

1) De Z. 291 onderging in oktober 1953 o.m. de volgende veranderingen:

- Uitbouwen van de oude Sulzer motor.
- Losmaken en uithalen van de schroefas en tussenas met alle toebehoorten.
- De bestaande schroefas opzuiveren.
- Opgieten met wit metaal van de schroefbus en nekbuis.
- Vernieuwen van de bronzen packingbus.
- Draaien en afwerken van een tussenas.
- Maken en plaatsen van een tussenlager.
- Schroefas en tussenas inbouwen en in lijn zetten met de nieuwe motor.
- Leveren en plaatsen van een nieuwe bronzen «Zeise» schroef.
- De oude motorfondatie veranderen en aanpassen aan de nieuwe motor volgens de eisen van de motorenfabriek en onder goedkeuring van de scheepvaartinspektie.
- Plaatsen van een nieuwe MWM Benz motor met alle toebehoorten, zoals

waterleidingen, olie- en luchtleidingen, verlengas, voor aandrijving van de winch en dynamo, commande van de keerkoppeling en reguleur naar de brug.

- Voor het plaatsen van deze nieuwe motor werd zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande leidingen en kranen.

- Maken van twee nieuwe waterfilters in stalen plaat.

- Verplaatsen van een buitenboordkraan aan Sb. naar Bb. zijde.

2) Bovenvermelde veranderingen werden uitgevoerd onder toezicht van de Zeevaartinspektie en gedeeltelijk onder toezicht van de eigenaar Poelvoorde, die niet altijd aanwezig was.

3) De oude tussenas had een diameter van 110 mm., de nieuwe tussenas had een diameter van 160 mm. en 165 mm. op lager.

4) De tussen as liep door het schot, tussen de machinekamer en logies.

Vóór de vervanging van de tussenas stond er op de as een packingbus, zodat het schot waterdicht was.

Na de vervanging van de tussenas werd de packingbus vervangen door twee halve platen die zo dicht mogelijk tegen de as geplaatst werden, dit, omdat er geen plaats was tussen het schot en de koppeling voor het plaatsen van een packingbus.

Deze vervanging werd uitgevoerd met toestemming van de Zeevaartinspektie.

Alhoewel er dus in feite geen packingbus meer was, kon nochtans deze aangebrachte verandering als dusdanig worden beschouwd, aangezien het water er alleen kon doorzijpelen. Het schot kon bijgevolg als waterdicht schot worden beschouwd.

Op het ogenblik van het vertrek van de Z. 291 voor zijn laatste reis was er aan die inrichting niets veranderd.

5) Vóór de vervanging van de motor, waren er aan Sb. twee zeekeuken, één aan de voorkant en één aan de achterkant van de motor.

Ingevolge de vervanging van de motor werd de voorste zeekraan behouden, de achterste zeekraan werd verwijderd en overgeplaatst naar Bb. aan de voorkant van de motor.

Het voedingsgat van de verplaatste zeekraan werd dicht gemaakt door het inlassen van een plaat van 50 mm., 7 mm. dik en langs de buitenkant van de romp met het aanbrengen van een opgelaste dubbelingsplaat van ongeveer 30 cm.

Beide zeekeuken waren klepkranen en stonden ongeveer 1,50 m boven de kiel.

6) De machinekamer had een lengte van 5,52 m en een grootste hoogte van 2,81 m.

De zeekeuken bevonden zich op ongeveer 4 meter van het achterschot, tegen hetwelk de ingangsladder naar de machinekamer zich bevond.

7) De bilges werden gelensd aan Bb. zijde. Op het uiteinde van de lensleiding, dat zich op ongeveer 10 cm van de bodem bevond, werd er een zuigkorf (rietten mandje) geplaatst die praktisch de bodem raakte.

8) De voedingspomp van de motor bevond zich aan Sb., de lenspomp aan Bb.

9) Op de lensleiding bevond er zich een stopkraan tussen de driewegkraan en het visruim en een tweede stopkraan tussen de driewegkraan en de bilges.

De wierrooster bevond zich tussen

de driewegkraan en de motor.

10) Het logies kon gelensd worden bij middel van een gewone trekpomp.

11) De bodemplaten van de machinekamer lagen ongeveer 80 cm lager dan de vloer van het logies.

12) Aan de Sb. zijde kon, met de zeekraan open en de filter in normale toestand geen water in de bilges gestoken worden, tenzij mits alle aflaatkranen van de motor open te zetten.

13) De filters zaten ongeveer 15 cm boven de vloerplaten en waren voorzien van deksels met bouten.

Ter Openbare Terechting van 26 november 1958 legde betrokkene Poelvoorde P., na kennis te hebben gekregen van het verslag van de heren Bijzitters Becu R., en Dedrie J., dd. 14-10-58, de volgende bijkomende verklaring af :

- Ik denk dat de filters waarvan sprake in nr. 13 van het verslag dieper zaten dan 15 cm en dat dit slechts 7 cm was boven de vloerplaat.

UIT EEN EN ANDER IS HET DE RAAD GEBLEKEN

- De Z. 291 «Eliane - André» was in het bezit van een bewijs van deugdelijkheid afgeleverd op 24-12-56, na de vierjaarlijkse schouwing, en geldig tot 31-12-57.

- Op 23 augustus 1956 onderging de Z. 291 «Eliane-André» een schouwing op het droge door de Zeevaartinspektie. De huidplaten werden geboord, de volgende vaststellingen en opmerkingen werden gedaan:

Stuurboord : C 1 = 6,7 mm.
C 3 = 7,5 mm
E 3 = 8 mm
E 4 = 7,3 mm
E 6 = 5 mm
E 7 = 6,4 mm

Bakboord : C 1 = 6,5 mm
E 3 = 7,1 mm
E 4 = 7,4 mm
F 6 = 8,6 mm
E 6 = 5,4 mm
E 7 = 6 mm

De platen Sb. E 6 en Bb. E 6 zijn te verdubbelen vóór 30-9-56.

Bakboord roerarm (gekraakt) : oplossen.

Roerpennen nagezien (2 te vernieuwen, vóór 30 september 1956).

6 bouten van stuurbus te vernieuwen vóór 30 september 1956 (thans 2 verzekeringen geplaatst).

Schroefas wordt getrokken vóór 30 september 1956.

- Op 24 december 1956 werd ter gelegenheid van de vierjaarlijkse schouwing door de Zeevaartinspektie vastgesteld dat de opgelegde werken, na de schouwing van 23-9-1956 aan roerarm, roerpennen, stevenbus en schroefas uitgevoerd werden.

- Uit een brief van dhr Zeevaartinspektuur dd. 13-2-1958 blijkt dat de destijds opgelegde opmerkingen nopens de verdubbelingsplaten, pas werden uitgevoerd op 14 maart 1957, omdat de slipway te Oostende bij de binnenkomst van de Z. 291 telkens in gebruik was, en dat volgens de verklaring van dhr V. Seghers, scheepsbouwer en hersteller, op 14 maart 1957 een verdubbeling (large plat van 7 mm dik) op huidplaat E 6 Sb. werd geplaatst. Uit dezelfde brief blijkt het eveneens dat, wat betreft E 6 Bb. huidplaat 5,4 mm (oorspronkelijke dikte 7 mm) die nog boven de toegestane minimum dikte 5,25 mm was; het aanbrengen

van een verdubbelingsplaat andermaal uitgesteld werd tot latere datum wegens gebrek aan tijd.

- Geen enkel feit wijst er op dat de Z. 291 tussen 16-12-57, 10,30 u. en 25-12-57.

15,20 u. op een wrak of op enig ander voorwerp zou lek geslagen zijn. Geen slag of stoot werd gehoord of gevoeld door iemand van de bemanning; ook niet vóór het ter kooi gaan.

- Op 19-12-1957 in de namiddag werd de Z. 291 bijgelegd wegens storm. Nadien en tot 25 december 1957, 15,20 u. werd geen binnendringen van water vastgesteld.

- Motorist Poelvoorde was voor het laatst, volgens zijn verklaring, om 14 u. in de machinekamer.

- Rond 15 u. van 25-12-1957 lag de voltallige bemanning, met uitzondering van matroos Vanhove, te rusten.

- Motorist Poelvoorde, volgens zijn verklaring, werd wakker rond 15,15 u. en stelde op dat ogenblik vast dat er zich water in het logies bevond. Hij verwittigde hiervan de schipper, zeggende «wij zinken».

- Matroos Vanhove die rond 14,45 u. in het logies was geweest om de schipper te verwittigen betreffende de diepte op dewelke er gevist werd, had niets opgemerkt noch gehoord.

- Motorist Poelvoorde weigerde, niettegenstaande het bevel van de schipper, de motor te gaan stil leggen, gezien het onmogelijk was de motorkamer binnen te gaan zonder levensgevaar.

- De lenspomp van de Z. 291 werkte niet normaal. Motorist Poelvoorde was hiervan op de hoogte, doch heeft nooit een dergelijke herstelling laten uitvoeren.

- De Z. 291 werd op 25-12-57 rond 16 u. door de Z. 290 op sleeptouw genomen, doch zonk rond 16,30 u. d. i. 1 uur na de eerste vaststelling door motorist Poelvoorde, dat er water in het schip binnendrong.

- De Z. 291 had een lengte van O. A. van 23,11 m en een grootste breedte van 5,94 m. De hoogte van het schip van het ondervlak van het bovendek tot op de wegering naast de kolsem was 2,58 m.

- De volume van de machinekamer van de Z. 291, mazouttanks, olietanks niet inbegrepen, was 45,520 m³.

- De volume van het logies was 24,470 m³.

- De vrije ruimte in de machinekamer en het logies mag, met voldoende benadering, bepaald op 46 m³.

- De opening van een zeekraan van de Z. 291 bedroeg 50 mm. Met een verschil van waterstand, buiten boord en binnen boord van 1,40 m, mag de hoeveelheid water die eventueel door een openstaande zeekraan zou binnen dringen, geraamd op 30 m³ per uur; voor een verschil van waterstand van 1 m wordt die hoeveelheid 26 T per uur en voor een verschil van 1/2 m 18 Ton per uur.

- Volgens de lengte, de breedte en het vrijboord van de Z. 291 mag aangenomen dat, bij een gelijkmatige indompeling, het schip zou zinken na ongeveer 45 Ton aan boord te hebben genomen.

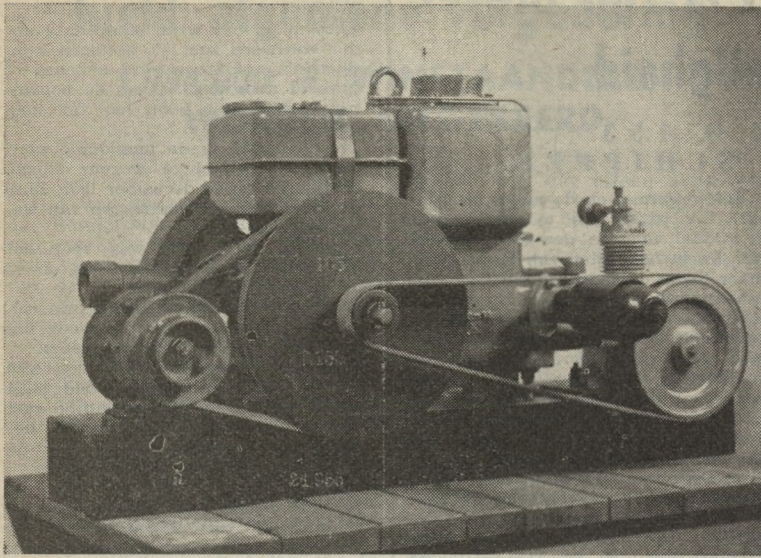
- Toen het onderste van het vliegwielt in het water draaide mag aangenomen dat er reeds 10 m³ water in het schip stond; hetgeen, indien het langs een openstaande zeekraan was binnen gedrongen, op ongeveer 20 min. zou gebeurd zijn.

- De Z. 291 is echter niet gelijkmatig ingedompeld. De diepgang achter was, bij de aanvang van het binnen dringen van het water, reeds groter dan de diepgang voor.

- Het verschil van diepgang is door het binnendringen van water en het indompelen van het vaartuig nog toegenomen, zodat op een zeker ogenblik het water op het achterdek kwam te staan en het vaartuig nog meer water nam langs de openingen op het achterdek.

(Vervolg blz. 9)

KLEINE HULPGROEPEN



Stevige, eenvoudige, bedrijfszekere dieselhulpgroepen met goede dynamo's, pompen of compressors uit voorraad, of zeer snel leverbaar. Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen. Tel. (03)31.19.60 — Telex ANTW. 488.

Oostende

Marktoverzicht

In vergelijking met de voorgaande week was de aanvoer die we deze week op de markt gekregen hebben maar een peulschilletje. In gans de week werd immers maar zoveel aangebracht als de week voordien op de maandagmarkt alleen. Dat dit veel te weinig is voor een vastenweek bleek wel uit het prijspeil dat bereikt werd en dat vooral dinsdag bijzonder hoog lag. Als voor wijting 750 F per ben betaald wordt dan kan men zich indenken dat er niet veel soorten zijn die minder betaald zullen worden. Maandag was de markt nochtans niet zo duur en toch was de aanvoer ook die dag zeer laag (3.200 bennen). De enige soort die op deze openingsmarkt voldoende voorhanden was, was kabeljauw, dit naar de bekomen prijs te oordelen. Geen enkele soort was die eerste dag trouwens bijzonder duur alhoewel een bijzondere prijs betaald werd. Grote tongen kregen geen hoge prijs, en in alle sorteringen zat trouwens niet veel stijging, eerder het tegendeel.

IJslandse vissoorten waren bijzonder schaars, aangezien slechts

drie weinig omvangrijke vangsten binnengebracht werden. Vooral schelvis was peperduur en kreeg tot 1.270 F de ben. Voor de 0.80 kon de schade dank zij een mooie partij van deze schelvis beperkt worden maar niet vermeden. De Noordzeeschepen brachten het er beter af maar de beste resultaten waren deze week ongetwijfeld voor de Kanaalvisseren. Deze schepen losten stuk voor stuk grote vangsten waarvoor lonende prijzen betaald werden. De slechtste resultaten daarentegen waren eens te meer voor de Witte Bankers, welke schepen ieder kleine vangsten losten die ook allemaal te lage opbrengsten gaven. Hetzelfde was het geval voor de meeste Oostschepen, alhoewel hier een paar vaartuigen na kortere reizen hogere resultaten lukten.

In totaal verkochten 56 schepen hun vangst. De totale aanvoer bestond uit 9.650 bennen vis en ca 18.000 kg tong.

Van IJsland verkochten drie schepen hun vangst. De totale aanvoer uit deze vangsten was echter maar 1500 bennen groot, hetgeen dus wel aantoon hoe schamel het er tegenwoordig aan toegaat bij de grote visserij. Gelukkig kwam een buitengewoon dure markt de prijs wat verzachten. Alle soorten werden zeer duur verkocht aangezien meer dan 700 F als gemiddelde werd bekomen. Noordzeevis werd in zeer geringe mate door 5 vaartuigen op de markt gebracht. Noordzeevis was goedkoopst op de maandagmarkt en steeg tot op het einde van de woensdagmarkt. De totale aanvoer bedroeg 1.400 bennen.

17 Kanaalschepen voorzagen de markt van 3.650 bennen vis en ca 6500 kg tong. Grote vangsten die lonende resultaten gaven. Veel kabeljauw van deze visgrond. Stijgende markt van maandag naar woensdag. 14 Westschepen brachten in totaal 910 bennen vis en ca 4.000 kg tong op de markt. Geen overgrote vangsten maar toch lonende opbrengsten, vooral door de hoge prijzen. De Witte Bankers brachten het er maar pover af en van deze visgrond kon deze week geen enkele lonende opbrengst bereikt worden. Zeer kleine tongenvangsten waarvoor dan nog dalende prijzen geboekt werden, vooral op de sluitingsmarkt. De invoer zal onze reders weer veel parten gespeeld hebben. In totaal 360 bennen vis en 5.000 kg tong uit 8 vangsten.

De Oost-vangsten waren evenmin groot, maar hier werden toch nog een paar renderende uitslagen bereikt. Dit was eveneens het geval voor de kreeftenputters, vooral dinsdag. Platvis was woensdag immers goedkoper dan de vorige dagen.

Vrijdag 20 februari

LABRADOR

O.293 21 1000 — 276.784
Een kleine vangst van Labrador die voor meer dan de helft opgekocht wordt door de diepvriesinstelling. Hierdoor is de prijs hopen de vorige keren. Toch veel te lage opbrengst.

Maandag 23 februari

NOORDZEE

O.268	16	450	—	281.330
KANAAL				
O.348	15	200	250	121.440
O.112	14	180	200	117.310
N.819	8	120	—	63.260
O.102	12	250	100	139.850
O.191	14	180	400	102.660
O.312	14	250	500	163.250
O.135	15	220	1000	138.372
O.244	14	200	100	95.970
Z.544	10	180	100	71.190

	23-2-1959	24-2-1959	25-2-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	36,—43,60	36,640-41,—	33,50-41,20
3/4 tongen — 3/4 sole	47,80-55,40	43,60-52,—	44,—51,—
Bloktongen — Sole moyenne	49,20-55,80	49,80-54,—	46,—53,—
Voor-kleine — Petite	52,—54,60	49,—55,—	43,—52,—
Kleine tongen — Toute petite	37,—42,50	36,20-44,—	31,—37,80
Tarbot, grote — Turbot, gros	38,—54,—	46,—53,40	46,—49,—
Middel — Moyenne	31,—46,—	33,—41,—	45,—
Kleine — Petite	24,—	27,—28,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	3,80- 6,20	6,— 7,40	4,50- 7,80
Grote iek — Grosse	9,80-12,—	11,—15,60	7,80-10,—
Kleine iek — Petite	12,60-15,80	14,—16,—	9,60-14,—
Iek 3e slag — 3e sorte	11,60-15,80	14,—19,—	7,80-15,—
Platjes — Toute petite	5,80-10,20	7,— 9,20	5,— 7,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	16,—	16,—
Kleine — Petit	13,40	13,80	12,60-16,—
Heek, grote — Merlu, gros	23,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	9,40
Rog — Raie	5,60-13,—	7,—15,—	6,80-12,60
Rode poon — Perlon	.....	10,—	9,—
Grauwe poon — Grondin	7,20- 8,50	8,50- 9,70	8,70- 9,—
Kabeljauw — Cabillaud	9,80-15,80	12,80-20,60	12,60-21,60
Gullen — Petit cabillaud	6,—12,80	8,80-15,404	7,60-14,—
Hozemondhamme — Baudroie	23,—28,50	27,—29,40	24,—31,—
Wijting — Merlan	5,20- 8,80	6,20-15,—	3,80- 9,20
Schar — Limande	4,20- 5,80	6,20- 9,60	5,80
Steenschol — Sole limande	5,80-16,50	8,60-17,—	9,—20,—
Zeehaai — Aiguillat	8,60-11,70	.....	11,40-12,20
Hondshaai — Roussette	5,50-10,40	14,20	9,50-12,80
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	8,—17,—	10,20-17,—	9,50-18,60
Keilrog — Raie radiée	10,—16,—	9,40-18,—	10,—20,—
Zeekreeft — Langoustine	31,—	.....	.....
Schaat — Flotte	14,—	19,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	6,— 7,40	6,40	.....
Leng — Lingue	.....	11,—13,—	.....
Schartong — Cardine	12,50	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	1,70- 2,20	4,— 7,20	2,80- 3,20
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	10,—11,20	11,—14,—	12,40-12,80
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	13,20-15,20	14,—15,—
Zonnevis — St Pierre	28,—	.....	.....
Koningsvis	28,—	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

Onderzoeksraad VOOR DE Zeevaart

(Vervolg van blz. 5)

- De Z. 291 is dan ook langs de achtersteven gezonken vooraleer het de nodige hoeveelheid water om gelijkmatig te zinken aan boord had genomen.

Na de Heer Rijkscommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en betrokkene in zijn middelen van verdediging uiteengezet door zijn raadsman, Mter Felix, komt de Raad, na al het hierboven te hebben overwogen, tot de volgende conclusies :

1) Oorzaak van het zinken van de Z.291 :

De Raad is van oordeel dat het zinken van de Z.291 kan te wijten geweest zijn aan :

a) Het open staan van een zee kraan, met de driewegkraan die zich tussen de motor en de zee kraan bevindt, en de stopkraan, tussen de driewegkraan en de lens korf, in zodanige standen dat het water vrije loop had langs de lens leiding van de bilges ; dit door nalatigheid of met opzet.

b) Aan het begeven van een huidplaat.

De Raad beschikt echter niet over voldoende positieve gegevens om zich met zekerheid te kunnen uitspreken, aan welke dezer twee mogelijkheden, het zinken in feite dient toegeschreven ; noch in de eventualiteit van de eerste oorzaak of deze in zichzelf zou te wijten geweest zijn aan nalatigheid of opzet vanwege motorist Poelvoor de P.

2) Beroepsfouten ten laste van betrokken motorist Poelvoor de.

De Raad is van oordeel dat motorist Poelvoor de zich heeft schuldig gemaakt aan de volgende beroepsfouten :

a) Nalatigheid met naar zee te gaan met een lenspomp die niet normaal werkte en waarvan hij de toestand kende ;

b) Onverantwoordelijke zorgeloosheid en mangel aan plichtsbefef door zich niet op de hoogte te stellen van de kraaninrichtingen, de lensleiding, enz., van zijn vaart uig.

c) Weigering tot uitvoeren van een bevel dat hem door de schipper gegeven werd, bevel dat hij had kunnen uitvoeren zonder levensgevaar of tenminste had kunnen trachten uit te voeren.

d) Onbegrijpelijk gebrek aan verantwoordelijkheidszin, en aan plichtsbefef met zich niet het minst in te zetten om, in overleg met de schipper, de verschillende mogelijkheden van redding en hulpoproep te bespreken.

HET VONNIS

Om die redenen bestraft de Raad betrokken motorist Poelvoor de P. met de intrekking van zijn brevet van machinist van motoren met inwendige verbranding, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst motorist Poelvoor de P. in de gerechtskosten.

AANVARING VAN DE O.153 MET HET FRANS VISSERSVAARTUIG DK.1267 IN DE OMGEVING VAN DE WEST-HINDER

Op 17 november 1958 rond 16.30 uur, deed er zich in de omgeving van het lichtschip West-Hinder een aanvaring voor tussen de O.153 «Prins Boudewijn» en het Frans vissersvaartuig DK.1267 «Madelon» ingevolge waarvan de DK.1267, na dat de voltallige bemanning zich aan boord van de O.153 had begeven, ongeveer een half uur na de aanvaring in de golven verdween.

De O.153 stond onder het bevel van dhr Legein Albert, 40 jr oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Legein A. van de O.153.

Ter openbare terechtzitting van 27 januari 1959 nam de Raad betrokken schipper Legein A., alsook de getuigen Goderis Ed., laatstgenoemde onder ede, in verhoor.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

— Toen de DK.1267 «Madelon» in het zicht kwam van de O.153 was de DK.1267 een vissend vaartuig, terwijl de O.153 niet vissend was en varende.

— De O.153 diende overeenkomstig Regel 26 van het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, te wijken voor de DK.1267.

Al het hierboven overwogen, komt de Raad tot de conclusie dat de aanvaring die zich op 17 november 1958 tussen de O.153 en de DK.1267 heeft voorgedaan, tengevolge waarvan de DK.1267 in de golven verdween, te wijten is aan de nalatigheid, de mangel aan verantwoordelijkheidszin en goede zee manschap vanwege betrokken schipper Legein A., die met een vissend vaartuig op zijn stuurboordse boeg in het zicht, zonder enige gegronde reden zijn roer verlaten heeft en aldus zijn vaartuig onder volle kracht, zonder man aan het roer en zonder uitkijk, gedurende verschillende minuten heeft laten doorlopen.

HET VONNIS

Om die redenen bestraft de Raad betrokken schipper Legein A. met de ontzetting van het recht om gedurende een periode van 16 maanden in deze hoedanigheid te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst betrokken schipper Legein A. in de gerechtskosten.

LEGDE SCHIPPER LEGEIN EEN VALSE VERKLARING AF ?

Na kennis genomen te hebben van het zeeverslag, de uiteenzetting van schipper Legein en het

Zestig vreselijke uren op de visgronden van Labrador

OF HET LEVEN VAN ONZE VISSERS

Tot nog toe is «Labrador» voor de meeste buitenstaanders een visgrond die ergens in de oceaan verloren ligt, en waarover de laatste tijd heel wat gesproken en geschreven wordt omdat kopers, verkopers en invoerders mekaar niet goed verstaan betreffende de verkoop.

Hoe men er heen gaat en wat men er beleeft, blijft meestal buiten de aktualiteit, en als de televisie ons op 20 dezer niet een paar beelden en een kort interview van schippers en reders had gegeven, zou een massa mensen zelfs nooit beseft hebben, dat zo'n reis wel eens gevaarlijk kon worden.

De kustbewoners weten natuurlijk dat alle visgronden en alle zee reizen gevaarlijk kunnen zijn, omdat een vissersvaartuig, klein of groot, nu eenmaal geen oceanreus is en heel wat visgronden ver van alle kusten en schuilhavens verwarder zijn.

Indien er aan boord van de O.293 een camera had gelopen tijdens de laatste reis die het schip naar Labrador maakte, zou het merendeel van onze bevolking bij het aanschouwen van de film zeker van «trucage» en «overdrijving» hebben gesproken. Toch is hetgeen volgt, werkelijkheid en bittere ernst.

vonnis, zou naar het schijnt, een nieuw onderzoek aanhangig worden gemaakt, daar schipper Legein een vals zeeverslag zou neergelegd hebben en nooit ziek is geweest. De vraag stelt zich, wie hem daartoe aangespoord heeft te beweren dat hij in de brug in staat van verdooving heeft gestaan.

HET UITBRANDEN VAN Z.431

De Raad hoorde daarna drie getuigen inzake het uitbranden van de Z.431 op 11 september 1958, nml. schipper Devos René, motorist Thys Marcel en matroos Vanhulle Gilbert.

De brand die aan boord ontstond kon niet geblust worden. Wel slaagde men erin met behulp van andere vaartuigen en van de sleepboot de Zeetijger het schip naar Zeebrugge te slepen doch daar moest zelf de uitgerukte brandweer machteloos toezien hoe het schip door de vlammen werd verteerd. Men sleepte het tenslotte uit de vissershaven en liet het zinken. Uit een rapport van de zeevaartinspectie is gebleken dat het schip nog alleen goed is voor de hamer van de sloper. Na onderhoor van de getuigen kan de raad de oorzaak van het ontstaan van de brand niet nader bepalen. Volgens schipper Devos zou een kortsluiting de oorzaak zijn maar dat is slechts een veronderstelling.

De O.293 «Van Eyck» is wat men te Oostende noemt een «visbak», in beschaafd Nederlands een «diepzee treiler», gebouwd voor de visserij in de wateren rond IJsland. Hij behoort dus tot de categorie der «grote visserijschepen», behoort toe aan de rederij N.V. Motorvsserij (Crop's voor de Oostendenaars), werd gebouwd te Engeland in 1951 en heeft een nettotonnemaat van 210,83 ton en bruto 558,85 ton. De zelfde rederij beschikt nog over enkele andere dergelijke schepen, waaronder de O.297 «Rubens» met een bruto tonnemaat van 768,87 ton, die dus nog heel wat groter is. Van de hele visserijvloot zijn d.t.z. zowat de enige schepen, op uitzondering van de O.80 na, die Labrador kunnen bereiken en terugkeren zonder absolute moeilijkheden. Haast alle andere schepen zijn er te klein voor.

De rederij waar ze toe behoren, heeft sinds enkele weken proeven gedaan op de visserijgronden van Labrador, waar haast uitsluitend rode bonen worden gevangen, waar véél, zéér veel gevangen wordt ; maar waarmee ook in de middens de opkopers, invoerders en voortverkopers de «rode bonenkwestie» werd ter sprake gebracht waarover wij thans niet zullen uitwijden. U hebt er hoogst waarschijnlijk reeds meer dan genoeg over gelezen.

De reis waarvan de O.293 thans is teruggekeerd, is evenwel een relaas waard om de lezers aan te tonen welke gevaren onze vissers moeten trotseren.

Het schip verliet de visserijhaven van Oostende op 29 januari, onder bevel van kapitein (de vissers noemen hun kapiteins evenwel «schipper») Roger Brackx, hoogstwaarschijnlijk de jongste bevelhebber van de diepzeevloot, maar tevens een der behendigste. Bij de terugkeer heeft gans de bemanning éénstemmig betuigd: als de schipper niet zo behendig was geweest, kwamen we nooit terug, dag en nacht, uur na uur, heeft hij zonder verpozen al zijn capaciteiten uitgeput om ons behouden terug te brengen.

De bemanning omvatte twintig man : benevens de schipper waren er een eerste stuurman, een tweede stuurman, een bootsman, een chef-mekaniker, een smeeder, twee stokers, een kok, acht matrozen, twee licht-matrozen en een scheepsjongen.

De reis naar de visgronden duurt acht dagen en verliep voorspoedig. Ter plaatse aangekomen scheidde een ijsbank het schip van de uitgekozen plek en daar het avond werd, lag het schip stil om overdag door de bank te varen. De eerste dag verliep het werk vlot, in tien uren tijds werden een goede achthonderd bennen vis aan boord gebracht, zodat het werk 's nachts moest stil gelegd worden om de vis in het ruim te bergen.

(Vervolg toek. week)

Oostendse Vismijnecho's

aangezien een daling van bijna 6 F moest geboekt worden. De totale opbrengst was dan ook niet zo veel hoger dan verleden jaar (ca 690.000 F). Dit bedrag moest echter ook onder meer schepen verdeeld worden zodat tenslotte de opbrengst niet zo veel beter zal geweest zijn per schip.

IJslandvis en Noordzeevis gaven allebei een kleinere aanvoer maar brachten toch beiden meer op, dit van 1,02 F voor de eerste en 1,74 F voor de tweede soort.

* Vorige week werd door de stadsdiensten van de vismijn onrechtstreeks schade aangericht in de olie-tank van de O.128 van reder F. Ver.eene. Door de werklieden van de stad moest de watertank gevuld worden. In plaats echter van deze laatste tank te vullen werd de waterslang in de olie-tank gehangen. Door een l.d van de bemanning werd nachts vooraf de opening van de watertank met een kruis gemerkt terwijl tevens de plaats werd aangegeven. Waarom en hoe is het dan nog mogelijk dat dergelijke voor de reder zeer schadelijke vergissingen gebeuren? Naar verluidt was het niet dezelfde ploeg die gewoonlijk d't werk doet die er nu voor werd aangewezen, dit wegens ondoorgedelijke redenen. Ware het niet voorzichtiger steeds dezelfde personen dit werk te laten doen, op deze manier zouden dergelijke gevalletjes voorkomen worden. Er wordt door de reders al genoeg aan de stad betaald zonder dat ze dan nog eens op bijzondere wijze moeten benadeeld worden, zij het onvrijwillig.

* De O.293 van de N.V. Motorvisserij was vrijdag aan de afsag na een nogal lange reis naar de visgronden van Labrador. Men had er met uiterst slechte weersomstandigheden te kampen waarbij spraak is van temperatuur van -20°. Dat het bij dergelijke temperatuur verre van aangenaam is kan men licht begrijpen. Er kon dan ook nog niet te veel gevestigd worden en de vangst bevatte dan ook maar ca 1.000 bennen bonen. De prijs was beter dan de vorige keren maar b'eeft toch nog zeer matig. Er moesten immers 600 bennen door frigo opgekoeld worden vooraleer de kopers er zin in kregen. De opbrengst was tenslotte veel te laag voor een vaartuig als de O.293 die maar 276.000 F besomde. Dat er dus aan deze visserij heel wat risico's verbonden zijn, vooral in dit jaargetijde is gemakkelijk te begrijpen.

* De maandagmarkt van deze week was verder schaars voorzien. Iets meer dan 3.000 bennen vis in een vastenweek kan immers moeilijk een grote aanvoer genoemd worden. Er waren in totaal twintig vaartuigen op de markt, het grootste deel hiervan kwam van de Kanaal-visgronden en deze schepen brachten doorgaans lonende vangsten aan. IJslanders waren er niet en Noordzeevis werd slechts door 2 schepen binnengebracht. De resultaten waren voor de meeste schepen lonend. De Witte Bankers vormden echter ook vandaag weer de uitzondering en brachten het er weinig schitterend af. Van de prijzen kan gezegd dat ze nogal matig waren met uitzondering voor platvis en rare soorten van het Kanaal. Ronde vis (kabeljauw) was nogal goedkoop, maar steeg op het einde van de markt. Rogsoorten werden alleszins voldoende aangebracht en voor deze soorten waren de prijzen dan ook middelmatig, keilrog te vermelden als zeer gevraagd en weinig voorhanden.

* Bijna 2.000 bennen Kanaalvis werden nogal vlot verkocht. Verschillende vaartuigen zetten mooie partijen kabeljauw op de markt die niet erg duur verkocht werden. De meeste van deze schepen hadden niet veel tong, soort die goed verkocht wordt met een stijging naarmate de markt vordert. Duurste soorten waren de kleine sorteringen. Rare vis zoals soldaten, staart, steenschol, zonnevis enz... krijgen goede prijzen. De meeste van deze Kanaalschepen kwamen er dan ook goed uit en boekten opbrengsten die schommelden van 6.300 naar 16.300 F. Er waren echter een paar korte reizen bij (8 en 10 dagen), deze vaartuigen boekten dan ook de laagste resultaten.

* Voor de twee Noordzeeschepen was het eveneens een gunstige dag alhoewel het voor de O.268 sp'itig was dat de kabeljauwprijs slechts begon te stijgen nadat de zijne verkocht was. Dit schip had echter een mooie vangst platvis op de markt gezet en voor deze platvis werd meer betaald dan voor de kabeljauw waardoor tenslotte nog 125.050 F kon besomd worden. De O.124 loste een grotere vangst ronvoor dan zijn voorganger. Het werd dan ook een mooie reis van 281.330 F.

* De kleine vaartuigen van de Oost, de West en de kreeftenput deden het niet zo slecht, vooral als men weet dat de reisjes hier nogal kort waren. Best van al was het voor de Z.551 die op de Oost een mooie vangst platvis opdeed en hierbij nog een 600 kg tong op de markt kon zetten. Hiervoor werd 91.130 F besomd. Van de West bleven een paar schepen wat ten achter, dit wegens nogal eenzijdige rogvangsten. Van de schepen die deze visgrond aandeden was het de Z.257 die met 85.430 F de hoogste opbrengst lukte. Helemaal uit de toon vielen de Witte Bankers, die weliswaar korte reizen maakten maar toch te lage cijfers besomden om er een lonende reis van te kunnen maken.

* Na een verplichte rust van meer dan 10 dagen konden onze sprotvisers vrijdagmorgen opnieuw uitvaren. 's Avonds voerden 14 schepen ca 7.000 kg sprot aan die verkocht werd aan prijzen die schommelden tussen 4,78 en 4,97 F per kg. Een paar schepen kenden een goede dag, de meesten waren echter middelmatig. Zaterdag was het echter al weer afgelopen wegens een te sterke wind en maandag moesten bijna alle schepen terugkeren wegens een plots opkomende wind zodat ook deze dag verloren gin. Februari zal zeker niet zo rap vergeten worden.

* Ook voor de garnaalvisseren was het niet veel bijzonders de laatste weken. In 7 dagen tijd werden 9 vangsten verkocht welke in totaal 234 kg garnaal opleverden, en die 9.755 F opbrachten. De kleinste aanvoer per dag van dit jaar zal wel zaterdag binnen gebracht geweest zijn toen 8 kg verkocht werden voor 424 F, dit de vangst zijnde van een vaartuig. De vangsten zijn ondertussen nogal sterk gedaald en halen nu maar de 26 kg per schip meer. Aan een gemiddelde prijs die in verhouding tot de aanvoer laag blijft, 41,68 F, kon dan ook slechts 1.084 F als gemiddelde opbrengst bereikt worden, wat zeker te weinig is.

* Nog minder vis op de dinsdagmarkt dan op de eerste koopdag. Er waren weliswaar twee IJslanders op de markt maar deze schepen voerden zeer kleine vangsten aan. Mooie en grote Kanaal-

vangsten. Minder tong dan gisteren. Stijgende prijzen voor bijna alle vissoorten, vooral voor ronde vis. Tongen begonnen op het einde van de markt in prijs te dalen. Roggen kenden evenmin veel belangstelling. Tenslotte waren de opbrengsten van bijna alle schepen lonend, met uitzondering van deze van de grote IJslander wiens vangst al te klein was.

* De O.80 kwam van IJsland met een zeer kleine vangst. Deze vangst kreeg echter zeer goede prijzen en vooral de partij schelvis werd zeer duur verkocht. Dit schip kon dan ook een onverwacht hoog cijfer bereiken dat 561.365 F was. Voor een vangst van 700 bennen vis geeft dit een gemiddelde van even boven de 800 F per ben, prijs die zeker niet te dikwijls zal bekomen worden voor IJslandvis. Ook de O.286 kreeg een zeer goede prijs voor zijn vangst en besomde 231.850 F dit voor ca 340 bennen. De vis en kreeg er gelukkig meer. Dit schip had echter niet zo veel schelvis, waardoor de gemiddelde prijs per ben hier wat lager was. Voor kabeljauw, bonen e.d. werd echter in deze beurt nog meer betaald.

* Kabeljauw van de Noordzee was zeer schaars en werd alleen door de O.94 aangevoerd. Voor de kabeljauw werd dan ook meer dan 300 F per ben meer betaald. De andere soorten kregen eveneens flinke prijzen zodat ook voor deze vis een flink gemiddelde werd bereikt dat bijna 750 F per ben bedroeg.

De Kanaalschepen die vandaag hun vangst verkochten zullen heel zeker geen reden tot klagen hebben. De reizen waren tamelijk kort en de vangsten omvangrijk. Bovendien kregen alle soorten lonende prijzen zodat al deze vaartuigen schitterende resultaten boekten waarvan de hoogste opbrengst 191.270 F bedroeg en de laagste 177.150 F. Voor de meeste van deze schepen zal dergelijke opbrengst wel veel goed gedaan hebben vooral voor de O.183 die er dit keer ook eens bij was na verschillende maanden met tegenslag af te reke-

nen gehad te hebben. Van de West werd slechts een vangst verkocht, deze van de N.715 die ook deze week weer 55.790 F besomde, na vorige week 85.000 F te hebben besomd. Wel degelijk een ernstig konkurrent voor de N.762.

* Platvis werd weer goed verkocht. De vangsten van de Witte Bank gaven echter toch geen lonende resultaten, dit wegens de al te kleine tongvangsten. Ook deze van de kreeftenput waren al te klein. Voor de twee Oost-vangsten werden echter wel lonende cijfers bereikt.

* Meer schepen dan maandag en dinsdag kwamen op de woensdagmarkt hun vangst verkopen. Ook op deze laatste markttag van de derde vastenweek waren de prijzen nog hoog, een paar soorten daargelaten die daalden in prijs. Dit was vooral het geval voor tongsortering. Nochtans werd deze soort verre van overvloedig op de markt gebracht en er waren er amper 6.000 kg voor handen.

* Voor de Witte Bankers werd het dan ook een zeer schrale dag met opbrengsten die variëren van 47.000 naar 63.000 F. Er is op die visgrond momenteel bijna niets meer te vangen zodat de meeste vaartuigen die ginder nog visten, de volgende reis naar het Kanaal trekken om er tenminste een flinke vangst bijeen te vissen. Deze waren ook vandaag weer zeer groot en de Kanaalschepen kenden dan ook een renderende uitbating met opbrengsten die schommelden van 149.740 naar 211.070 F. Dit laatste bedrag is het hoogste dit jaar door een Kanaalvisser bereikt en het zal wel niemand verwonderen dat het geboekt werd door de Z.543 van reder E. Vlietinck. Uit dit schip werd opnieuw een zeer goed verzorgde vangst gelost en eens te meer werd een goede markt getroffen. Tot nu toe staat dit schip zeker weer aan de leiding wat de opbrengsten van het Kanaal betreft.

* Meest West-schepen van de ganse week op de markt, meestal met middelmatig grote vangsten. De reisjes waren echter ook betrekkelijk kort. Door de zeer lonende prijzen werd tenslotte toch nog door bijna alle schepen een lonend resultaat geboekt. De Oost-schepen deden het betrekkelijk goed, in el kgeval beter dan de Witte Bankers, want de laagste opbrengst bedroeg hier nog 74.000 F.

VOOR UW

MAZOUT

EEN ADRES

S.C.A.P.
OOSTENDE

Tel. 729.51

Zeer vlugge bediening

626W-2048V

Visserijfolklore

(V E R V O L G)

DE KLOK VAN ARNEMUIDEN IN TWEE VERSIES

Als gevolg op mijn vraag, op het einde van vorig jaar, kreeg ik van twee belangstellende lezers een antwoord. De ene gaf me de gelegenheid het lied op te nemen gezongen te Nieuwpoort, de andere gaf me de plaat in bruikleen met «De klok van Arnemuiden», gezongen door Bob Scholte.

Op het eerste ogenblik wilde ik bedanken voor een van de twee, gelukkig deed ik het niet, want ik kreeg twee verschillende versies te horen. Een Nederlandse en een Vlaamse.

Bob Scholte zingt het lied aldus op de fonoplaat :

*Refr. : Als de klok van Arnemuiden,
Welkom thuis voor ons zal luiden,
Wordt de vreugde soms vermengd met droefenis,
Als een schip op zee gebleven is.*

*1. Wendt het roer, we komen thuisgevaren,
Rijk was de buit, maar bang en zwaar de nacht,
Land in 't zicht en onze ogen staren,
Naar de kust die lokkend op ons wacht.*

*2. Rijke zee waarvan de vissers dromen
Want jij geeft brood aan man en vrouw en kind,
Wrede zee, jij hebt zo veel genomen,
In jouw schoot rust menig trouwe vriend.*

Te Nieuwpoort noteerde ik volgende versie :

*1. Om een stukje brood te gaan verdienen,
Kiezen de vissers weer het ruime sop,
Veilig glijdt hun bootje uit de haven
Met de zeilen hoog al in de top.*

*2. Jantje zou, voor 't eerst al met zijn vader,
Varen op zee, de duitjes bij elkaar,
Om voor moe een mooie frak te kopen,
Want ze viert haar een en dertig jaar.*

*3. Plotseling kwam een stormwind aangedreven,
Schudde het bootje hevig heen en weer.
Angstig sprak ons Jantje tot zijn vader :
Nu zien wij ons moesje nimmer weer.*

*4. Aan het strand, daar zat een oude moeder,
En uit haar oog, daar welt een droeve traan
Denkend aan die trouwe kindergen,
Die zijn samen met haar man vergaan.*

Het refrein blijft het zelfde. Maar er zijn twee versies gemaakt geweest van dit lied, een speciaal bestemd voor onze Vlaamse mensen (de tweede versie) met nog meer bloed en tranen, of is dit tweede stukje ontsproten uit de fantasie van een volksdichter die, we moeten het er onmiddellijk bij voegen, zijn werk zeer goed heeft gedaan.

(V E R V O L G T)

DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJNIVERHEID IN GROOT-BRITTANNIE

V E R V O L G

Dergelijke Komités voor de zeevisserij zijn gemengde organismen samengesteld uit afgevaardigden van de graafschap- en stadsraden, vertegenwoordigers der «River Boards» (Komités der wateren, waarover we verder zullen spreken) en waarvan de gebieden zich geheel of gedeeltelijk in het distrikt van het komité bevinden. Verder bestaan deze komités uit personen die door de Minister van Landbouw, Zeevisserij en Voedselvoorziening werden aangeduid.

Het aantal leden verschilt aanzienlijk : van minder dan 20 tot meer dan 80, maar in ieder komité vindt men dezelfde verhouding tussen de verschillende afvaardigingen. De helft der leden wordt aangeduid door de raden der graafschappen en der steden die deel uitmaken van het komité de andere helft wordt aangeduid door de River Boards, elke River Board heeft recht op één lid — en de personen benoemd door de Minister.

Een komité dat een zeker belang heeft, zoals dit van het zuid-distrikt telt 28 leden : 14 vertegenwoordigers van de plaatselijke raden, 3 afgevaardigden van de River Boards en 11 benoemd door de Minister.

De raden der graafschappen en der steden zijn er toe gemachtigd door koopatie de personen die in hun komité zetelen aan te duiden, in feite laten ze zich altijd in de visserijkomités vertegenwoordigen door gekozen leden. De leden die door de minister aangeduid worden zijn over het algemeen vissers of beroepsmensen uit de visserijverheid, maar deze zeer goed kennen, benoemd worden. Alle leden krijgen een mandaat dat drie jaar duurt.

De leden van de Visserijkomités ontvangen geen enkele bezoldiging, maar hun reiskosten worden betaald door het fonds van het komité. De sekretaris van het komité is ofwel een persoon die volledig ten dienste staat van het komité, ofwel iemand die in dienst is van de leden-raden, of een advocaat uit de streek die deze functies als nevenbedrijvigheid uitoefent.

Bijna alle visserijkomités hebben een of meer visserijagenten in dienst. Hun opdrachten zullen verder uiteengezet worden. Het volstaat hier te zeggen dat de inspectie opdrachten krijgen, ook als

raadgevers dienst doen en in hun eigen gebied en op kleiner schaal een aktie voeren, die gelijklopend is met het werk en de tradities van de Inspektors van het Ministerie. Enkele van deze agenten worden tezelfdertijd door het Ministerie gebruikt voor het verzamelen van statistieken en worden hiervoor speciaal vergoed.

De kosten dezer visserijkomités worden volledig gedragen door de plaatselijke raden die hen opgericht hebben. De ontvangsten zijn eerder gering, met moeite 55 000 Pond Sterling in alles voor 1954, ongeveer 5.000 pond sterling gemiddeld per komiteit. Doch onderling schommelen de ontvangsten van enkele honderden ponden tot 17.000 pond sterling. De rekeningen dezer komiteiten worden nagezien door de financie-kontroleurs van het Ministerie voor Huysvesting en van de plaatselijke regeringen, dit is een ministerieel departement dat als opdracht heeft de organisatie en de goede gang van de plaatselijke regeringen in Engeland en het land van Wales te verzekeren.

De visserijkomités hebben als voornaamste taak de uitwerking en de toepassing van reglementen. Deze reglementen moeten echter voorafgaandelijk voorgelegd worden aan het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening. De ambtenaren van dit Ministerie trachten zoveel als de plaatselijke toestanden het enigszins toelaten overal dezelfde reglementen te doen ingang vinden.

De visserijkomités beschikken bovendien over een vereniging die hen toelaat gedachten uit te wisselen en inlichtingen. Ieder jaar wordt een vergadering van alle afgevaardigden der komités te Londen gehouden. Dit geeft aan de ambtenaren van het Ministerie de gelegenheid de standpunten der komités te leren kennen en met hen de vraagstukken van het ogenblik te bespreken.

Buiten de macht op reglementerend gebied die hen is toegekend, kunnen de plaatselijke visserijkomités ook de nationale wetgeving toepassen inzake netmazen en verkoop van onrijpe vis. Onder dit opzicht verschillen de visserijkomités van de andere plaatselijke verenigingen — welke we later zullen beschrjven — en waarvan de machten beperkt zijn tot datgene wat de reglementen hen toelaat.

(V E R V O L G T)

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

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

«FRANK» IJM.65 KWAM IN DE VAART

Deze week is een nieuwe kotter in de vaart gekomen: de Frank IJM. 65 van de jonge, maar grootste kotterrederij «Klaas jr» te IJmuiden. Op de brug bevindt zich schipper B. Varkevisser, die zich in de motorkamer 275 pk rijk weet voor de voorstuwing en het trekvermogen van de kotter.

De «Frank», die vorige week in een dichte mist op de Nieuwe Rotterdamse Waterweg aan de rederij werd ovregedragen, werd gebouwd door de scheepswerf van D. en Joh. Boot te Alphen aan de Rijn. Het scheepje meet 25 meter, is 6.20 meter breed en 3.10 meter hol. In het visruim kunnen 700 kisten vis worden geborgen.

Namens de werf heeft de heer P. Boot het schip overgedragen aan de heer J.C. Pronk, die optrad namens de reder, de heer K. Rote. De maatschappijvlag werd gehesen door de heer P. Rote. Schipper Varkevisser kreeg van de bedrijfsleider, de heer De Jon, een ingelijste foto van zijn oude schip, de «Ronny» overhandigd.

IN 1958 DAALDE DE NEDERLANDSE HARINGUITVOER

Blijkens de cijfers van de Dienst der Nederlandse Haringcontrole is de haring-uitvoer van Nederland in 1958 gedaald vergeleken bij 1957. In 1957 werd namelijk uitgevoerd 49 miljoen kg en in 1958 slechts 39.8 miljoen kg. De daling van de waarde van de uitvoer was echter minder groot door een stijging van de haringprijzen. De waarde per kg. bedroeg in 1958 gemiddeld f 0.71 en in 1957 was dat f 0.63.

De voornaamste afnemers van pek- en steurharing zijn in 1958 geweest België met 11.3 miljoen kg, Oost-Duitsland met 3.1 miljoen kg., West-Duitsland met 9 miljoen kg, Frankrijk met 2.8 miljoen kg en Israël met 3.4 miljoen kg. Noorwegen nam bovendien nog 2.8 miljoen kg af.

Van de uitvoer van het afgelopen jaar nam Scheveningen liefst 40 procent voor zijn rekening, 28 procent kwam uit Katwijk aan Zee en 28 procent uit Vlaardingen. IJmuiden leverde slechts 2.6 procent van de uitvoer.

NIEUWE VOORZITTER VAN VISSERIJSCAP

Tot voorzitter van het Visserij-schap is benoemd de heer A. L. S. Lockfeer. Deze benoeming door het bestuur van het schap was een gevolg van het feit, dat het voorzitterschap van de heer J. C. Pronk eindigde op 31 januari jl. en doordat de heer Pronk niet werd herbenoemd tot lid van het bestuur voor de tweede zittingsperiode. De heer Lockfeer werd tot bestuurslid van het schap benoemd door de vereniging «Zevibel». Hij is sedert ongeveer vier jaar burgemeester van de gemeente Hulst en sinds negen jaar lid van Gedeputeerde Staten van Zeeland. Tot plaatsvervangend voorzitter werd benoemd de heer C. van der Wal, sekretaris van de C. B. C.

In het plaatselijk bestuur hebben verder zitting de heer A. de Boon en de heer D. A. den Dulk.

TECHNISCHE VISSERIJDAG OP SCHEEPSBOUW- BEURS

Op 18 april zal te Utrecht op de scheepsbouwbeurs een technische visserijdag worden gehouden. De bijeenkomst wordt gehouden in de congreszaal van de adarbeurs op het terrein aan de Croeselaan. Mr. C. Stapel, leider van de volkshogeschool «Allardsoog» te Bakkeveen in Friesland, zal als inleider van de discussies optreden. Op het programma staat ondermeer een inleiding door de heer C. Koster Jzn. over het marktsysteem op de visafslagen, zowel in technisch als in organisatorisch opzicht en een inleiding door ing. G. Keur over «Scheepsconstructie volgens het hydroconic bouw-systeem».

OOK SCHIPPER SCH.153 SCHULDIG AAN RAMP

Op 5 januari van dit jaar ging aan de Ierse Zuidkust een vrij nieuwe Scheveningse trawllogger, de SCH. 135 «Cornelia Maria» onder na een hevige aanvaring met de Duitse trawler «Gustav Borgner». De uit dertien koppen bestaande bemanning van de veertig meter lange trawllogger onder leiding van de 46-jarige schipper M. K. uit Scheveningen werd door de Duitser gered en aan land gebracht in Dunmore, Ierland.

Vorige week vrijdag heeft de Raad voor de Scheepvaart deze aanvaring behandeld. De inspekteur generaal voor de scheepvaart, de heer J. Metz, adviseerde de raad om de bevoegdheid van M.K. om als schipper te varen, in te trekken voor de tijd van twee weken. De schipper heeft volgens de heer Metz ook schuld aan deze aanvaring. Hij overtrad twee voorschriften en zou zich niet voldoende hebben ingespannen om een aanvaring te voorkomen.

De voorzitter van de raad, mr. G. A. Schrauder sprak als zijn mening uit, dat hij zich niet aan de indruk kon onttrekken, dat bij deze vrij ernstige scheep-ramp de onderlinge rivaliteit van de schippers van de verschillende nationaliteiten op de v'sgronden, een belangrijke rol heeft gespeeld.

De verklaringen van de Duitse en van de Nederlandse schipper liepen nogal uiteen. Schipper K. beriep zich er telkens op, dat hij niet had geweten, wat de Gustav Borgner wilde gaan doen. De SCH. 135 viste niet, daar de netten juist waren binnengehaald, nadat deze twee maal waren vastgelopen. De Duitser daarentegen had de netten juist uitgezet en was vissend.

Schipper K. stond bij het binnengaan van het net alleen op de brug — de eerste overtreding, volgens de heer Metz — en met zijn schip was hij daarna niet uit de weg gegaan voor de Duitser — de tweede overtreding. «Ik wilde op de plek blijven, waar de haring zat», berkte schipper K. op. «Maar aan een

Brief uit Yerseke

Nr 730 Yerseke 21-2-1959
MOSSELKOTTER ZONK

Zaterdagmiddag gedurende de potdikke mist, ging de YE.12 geladen met mosselen, bij Wemeldinge op diep water ten onder. De YE.12 een mosselkotter, eigenaars de heren Hollestelle en van Stee, was naar Wemeldinge gevaren om 50 duizend kg mossels uit Denemarken per camion aangevoerd, in te laden met de bedoeling die uit te zaaien op de verwaterplaatsen bij Yerseke. Hoewel uiterst dichte mist het zicht zeer beperkte en eenmaal «buiten», alle orientatie feitelijk onmogelijk was, werd toch besloten uit te varen. Ieder ander vaartuig, behalve een mosselboot, zou er niet aan gedacht hebben de veilige ligplaats te verlaten. Maar ja, niet blijven liggen, was en is nog steeds het devies der mosselschippers. Dus werd ook nu gevaren. Touwtjes los en de ongevoelige toekomst tegemoet. Zolang men in de monding van het kanaal langs de hoge dijken kon koersen, ging het nog, maar buitengaats was het wat anders. De hoge dijk gaat dan, althans aan de oostzijde, over in een stenen stroomkering, die echter half vloed onder water komt tot ongeveer half eb. Tastend wellicht kon de lage berm nog wel worden gevolgd, maar het zicht van de wal was er niet meer bij. Wat er nu precies is gebeurd, we-

ten we niet. Nam de schuit een gier ofwel werd het eind van de stenen dam te vroeg gerond? We weten het niet. En ook de bemanning wist het althans op dat ogenblik niet, maar wel werd men gewaar dat het schip op de stenen stootte. De golven kwamen spoedig aan het licht, want het water gulpte met grote vaart naar binnen. Een hachelijke positie ontstond en hoe zou en moest dit bij wassend water aflopen? Trachten hulp te krijgen, was het enige en scheepshoorn en mannenstemmen klonken de dichte stilte in. Gelukkig hoorde men spoedig het hulpgeroep op een te Wemeldinge gestationeerd bergingsvaartuig. Zo vlug de ook voor die bemanning moeilijke omstandigheden het toelieten, spoedde men zich ter hulp. Eenmaal op zij werden de pompen in het werk gesteld en scheen het of de kotter wel drijvend zou kunnen worden gehouden. Men besloot de schuit van de stenen af te trekken wat tot gevolg had, dat het schip in ongelooflijk korte tijd wegzonk tot ongeveer 20 meter diepte. Maar de bemanning plus de hulpkrachten om de mossels te lossen waren gered. Vannacht is de schuit gelicht en bij de werf van Os en Zonen op de slikken neergezet. Direct werd begonnen de gevolgen van dit nog goeda fgelopen ongeval te doen verdwijnen!

school haring kunt ge de veiligheid van Uw schip niet opofferen», aldus de president, mr. Schrauder.

Op het allerlaatste ogenblik voor de aanvaring had schipper K. nog volle kracht vooruit gegeven, maar deze daad kon geen goedkeuring ondervinden. «Niet verstandig», meenden enkele leden van de raad, «Waarom heeft U niet het zekere voor het onzekere genomen, drie stoten gegeven en vol achteruit gegeven. Dan had de Duitser geweten wat U deed», aldus de Raad.

De schipper merkte op, dat hij stil had gelegen, maar volgens de leden van de Raad was dit onmogelijk, daar hij 130 slagen had gemaakt.

De heer Metz was tenslotte van mening, dat het beter was geweest wanneer twee man op de brug waren geweest — zoals de voorschriften luiden — en wanneer schipper Korving zich meer had ingespannen om een aanvaring te voorkomen.

Voorts had de Scheveninger beslist uit de weg moeten gaan voor de vissende Duitser. Ook het vooruit slaan werd door de heer Metz betreurd. «De klap kwam nu heviger aan, dan nodig was geweest». De Duitser hoorde zich tot diep in de «Cornelia Maria». De heer Metz achtte het tenslotte toch noodzakelijk om schipper M. K. te corrigeren. De raad zal later schriftelijk uitspraak doen.

IJMUIDENSE VISHAL WORDT VERLENGD

In de loop van maart zal het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden overgaan tot aanbesteding van de bouw van een nieuwe vishal bij het bestaande complex. De nieuwe

hal wordt tegen hal E aangebouwd op de oude Tegeltjesmarkt en wordt 105 meter lang en 28 meter breed.

In deze nieuwe hal zullen, dit in afwijking van alle andere hallen, geen pakhuizen worden gebouwd.

Het ligt in de bedoeling van het SHB om de hal, die voorlopig de naam F krijgt, speciaal te bestemmen voor de grote aanvoeren van haring en makreel, voor zover die bestemd zijn voor de werkerende industrie en de export. Er zal plaats zijn voor de bouw van een kantine. Wanneer er interesse is, zal tevens plats gereserveerd worden voor een elektrisch mijntoestel.

In de nabije toekomst zal hal E — een na de bevrijding in 1945 gebouwde noodhal — worden gesloopt. Op de begroting van het bedrijf voor 1960 zal daarom een krediet worden gevraagd voor de bouw en vervanging van een aantal pakhuizen. In 1961 zou de hal dan gesloopt kunnen worden. Zodra dan hal E is verdwenen, zal de nieuwe hal F in westelijke richting worden doorgetrokken tot tegen hal D. De nieuwe hal zal dan een lengte hebben gekregen van 200 meter.

«DE HOOP»

NAAR NOORWEGEN

Maandag is het hospitaal kerk-schip «De Hoop» uit Scheveningen naar Noorwegen vertrokken. Het schip maakt een derde expeditie naar de Lofoten eilanden. Na een kort oponthoud te Bergen (Noorwegen) wordt koers gezet naar Scelvaer op de Lofoten, waar de «De Hoop» weer de duizenden Noorse vissers, die ter kabeljauwvisserij zijn, zal bijstaan. Vermoedelijk zal het schip ook nog noordelijker koersen.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

4/27(T) Noordzee. — Kanaal en wateren rond de Britse Eilanden. Mijnenleggings- en veegoefeningen.

Praktische mijnleggings- en mijneveegoefeningen zullen in de toekomst en zover het mogelijk is, gehouden worden in de hieronder vermelde zones.

Het in gebruik nemen van deze zones zal door NAVEAM'S of door korte afstand radio berichten ver-
BRITSE EILANDEN

Serie en nr	Lokaleiteit	Zone
UK 1	Milford Haven	(a) 51°39'30"N 5°09'30"W. (b) 51°38'48"N 5°07'30"W. (c) 51°35'00"N 5°12'48"W. (d) 51°36'00"N 5°15'00"W.
UK 2.	Hands Deep	(a) 50°14'N 4°24'W. (b) 50°13'N 4°19'W. (c) 50°12'N 4°24'W. (d) 50°11'N 4°19'W.
UK 3	Rutts	(a) 50°16'N 4°05'W. (b) 50°16'N 3°55'W. (c) 50°14'N 3°55'W. (d) 50°14'N 4°05'W.
UK. 4	Portland West Bay	(a) 50°30'N 2°42'W. (b) 50°30'N 2°38'W. (c) 50°32'N 2°38'W. (d) 50°32'N 2°42'W.
UK 5	Chale Bay	(a) 50°37'00"N 1°32'26"W. (b) 50°34'42"N 1°32'51"W. (c) 50°33'39"N 1°23'36"W. (d) 50°34'36"N 1°23'00"W.
UK 6	Owers	(a) 50°35'24"N 0°41'24"W. (b) 50°34'00"N 0°37'12"W. (c) 50°33'06"N 0°38'06"W. (d) 50°34'30"N 0°42'12"W.
UK 7	North Falls	(a) 51°39'06"N 1°45'48"E. (b) 51°37'06"N 1°44'00"E. (c) 51°37'00"N 1°51'24"E. (d) 51°35'00"N 1°49'36"E.
UK 8	Kentish Knock	(a) 51°44'N 1°46'E. (b) 51°44'N 1°52'E. (c) 51°39'N 1°52'E. (d) 51°39'N 1°46'E.
UK 9	Longsand	(a) 51°46'28"N 1°30'22"E. (b) 51°46'30"N 1°35'48"E. (c) 51°38'54"N 1°25'00"E. (d) 51°40'12"N 1°23'00"E.
UK 10	Outer Gabbard	(a) 51°49'24"N 1°59'30"E. (b) 51°52'48"N 1°53'18"E. (c) 51°58'48"N 1°56'06"E. (d) 51°59'00"N 2°03'30"E.
UK 11	North Hinder	(a) 51°54'54"N 2°45'30"E. (b) 51°53'12"N 2°51'06"E. (c) 51°49'42"N 2°48'00"E. (d) 51°51'36"N 2°42'30"E.
UK 12	Cross Channel	(a) 52°04'N 2°49'E. (b) 52°04'N 2°57'E. (c) 52°00'N 2°49'E. (d) 52°00'N 2°57'E.
UK 13	Bawdsey	(a) 51°59'48"N 1°26'30"E. (b) 51°59'30"N 1°27'30"E. (c) 51°58'18"N 1°26'30"E. (d) 51°58'48"N 1°25'00"E.
UK 14	Orfordness	(a) 52°05'25"N 1°35'12"E. (b) 52°04'25"N 1°44'18"E. (c) 52°03'28"N 1°44'00"E. (d) 52°04'30"N 1°34'18"E.
UK 15	Hollesley	(a) 52°04'18"N 1°33'00"E. (b) 52°03'54"N 1°33'30"E. (c) 52°01'54"N 1°29'30"E. (d) 52°01'12"N 1°30'42"E.
UK 16	Shipwash	(a) 52°06'00"N 1°49'00"E. (b) 52°04'58"N 1°49'00"E. (c) 52°02'48"N 1°55'00"E. (d) 52°01'42"N 1°53'36"E.
UK 17	Aldeburg	(a) 52°08'N 1°52'E. (b) 52°08'N 1°58'E. (c) 52°05'N 1°58'E. (d) 52°05'N 1°52'E.
UK 18	Lowestoft	(a) 52°23'N 1°54'E. (b) 52°23'N 2°00'E. (c) 52°20'N 2°00'E. (d) 52°20'N 1°54'E.
UK 19	Smiths Knoll	(a) 52°37'24"N 2°05'36"E. (b) 52°35'48"N 2°07'24"E. (c) 52°34'48"N 1°58'42"E. (d) 52°33'12"N 2°00'30"E.
UK 20	Cromer	(a) 53°05'N 1°38'E. (b) 53°05'N 1°42'E. (c) 53°02'N 1°42'E. (d) 53°02'N 1°38'E.
UK 21	Humber	(a) 53°24'N 0°27'E. (b) 53°24'N 0°33'E. (c) 53°20'N 0°33'E. (d) 53°20'N 0°27'E.

spread worden korte tijd vóór het leggen der mijnen.

Daar de beknotheid van deze promulgatie methodes belangrijk is, zullen de zones alleen met de serie letters en nummers van de hierna vermelde mijnevelden aangekondigd worden begrensd zijn door de volgende punten :

UK 22	Firth of Forth	(a) 56°04'26"N 3°02'36"W. (b) 56°05'08"N 2°59'12"W. (c) 56°08'42"N 2°58'58"W. (d) 56°08'02"N 2°56'54"W.
UK 23	Firth of Forth	(a) 56°14'00"N 2°22'00"W. (b) 56°14'00"N 2°27'30"W. (c) 56°07'30"N 2°27'30"W. (d) 56°07'30"N 2°22'00"W.
UK 24	Moray Firth	(a) 57°46'36"N 3°45'18"W. (b) 57°47'18"N 3°39'00"W. (c) 57°42'40"N 3°45'54"W. (d) 57°42'00"N 3°52'00"W.
UK 25	Firth of Clyde	(a) 55°15'06"N 5°06'25"W. (b) 55°14'18"N 5°07'18"W. (c) 55°13'24"N 5°01'54"W. (d) 55°12'36"N 5°02'48"W.

FRANKRIJK. NOORD EN

CM 1	Cherbourg	NOORD-WEST KUST
CM 1	Cherbourg	(a) 49°40'31"N 1°38'50"W. (b) 49°43'16"N 1°39'40"W. (c) 49°43'30"N 1°40'00"W. (d) 49°43'30"N 1°30'00"W. (e) 49°43'37"N 1°29'05"W. (f) 49°40'14"N 1°35'03"W.
CM 2	La Capelle St. Vaast	(a) 49°30'30"N 1°07'40"W. (b) 49°26'00"N 0°56'40"W. (c) 49°28'20"N 0°53'50"W. (d) 49°32'10"N 1°03'40"W.
CM 3	Seine Entrance	(a) 49°28'N 0°04'W. (b) 49°28'N 0°09'W. (c) 49°23'N 0°09'W. (d) 49°23'N 0°04'W.
CM 4	Calais-Dunkerque	(a) 51°03'30"N 1°54'00"E. (b) 51°05'20"N 1°50'43"E. (c) 51°07'15"N 2°03'00"E. (d) 51°05'30"N 2°05'00"E. (e) 51°08'30"N 2°15'00"E. (f) 51°12'00"N 2°15'00"E.
CM 5	Baie de Seine	(a) 49°30'00"N 0°30'00"W. (b) 49°32'00"N 0°27'00"W. (c) 49°34'50"N 0°40'00"W. (d) 49°37'00"N 0°37'50"W.
BM 1	Brest, Iroise West	(a) 48°19'00"N 4°38'24"W. (b) 48°18'36"N 4°38'06"W. (c) 48°17'14"N 4°43'03"W. (d) 48°17'37"N 4°43'18"W.
BM 2	Brest, Iroise East	(a) 48°18'48"N 4°38'15"W. (b) 48°19'25"N 4°35'47"W. (c) 48°19'13"N 4°35'43"W. (d) 48°18'37"N 4°38'08"W.
BM 3	Brest Toulinguet	(a) 48°17'30"N 4°35'00"W. (b) 48°18'15"N 4°35'00"W. (c) 48°18'15"N 4°41'00"W. (d) 48°17'30"N 4°41'00"W.

BELGIE EN NEDERLAND

NB 1	West Hinder	(a) 51°29'00"N 2°42'00"E. (b) 51°28'48"N 2°35'24"E. (c) 51°26'48"N 2°35'36"E. (d) 51°26'54"N 2°42'12"E.
NB 2	Westpit	(a) 51°35'36"N 3°11'30"E. (b) 51°33'00"N 3°04'08"E. (c) 51°30'24"N 3°07'24"E. (d) 51°33'06"N 3°14'06"E.
NB 3	Hook of Holland	Area within radius of 2 miles from 52°02'30"N 3°53'30"E.
NB 4	Schouwenbank	Area within radius of 2 miles from 51°49'30"N 3°08'30"E.
NB 5	IJmuiden	Area within radius of 2 miles from 52°30'N 4°20'E.
NB 6	Westgat	Area within radius of 1 ½ miles from 51°40'N 3°35'E.
NB 7	Everingen	(a) 51°24'24"N 3°44'54"E. (b) 51°23'42"N 3°46'48"E. (c) 51°23'06"N 3°46'12"E. (d) 51°23'48"N 3°44'18"E.
NB 8	Molengat	Area within radius of 1 ½ miles from 53°06'00"N 4°36'30"E.
NB 9	Goeree	Area within radius of 1 mile from 51°54'30"N 3°43'30"E.

(N.t.M 1142 (T) en Min. van Landsverdr. 17-12-58 — H.29011.)

FRANKRIJK

4/28 Rede van Duinkerken. — Wrak. Wraklichtboei.
Positie van de boei : 51°03'52".5N 2°21'31"E.

Een lichtboei groen geschilderd met rode band op het onderste gedeelte, met cilindrisch topteken en tonende een groen licht gevende 2 schitteringen elke 9 seconden, werd opgelegd op 100 m NW van het schip gezonken op 490 m 047° van het E-lijk havenlicht. (Afk. : Sch (2) gn 9 seconden.)

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957-Nr 22a.)
(Med. «Ponts et Chaussées» Duinkerken 4-2-59 — H.29246.)

BELGIE

4°29(T) Lombardsijde. — Zee-
waartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1-13-59.

Gedurende de weken van 16 tot en met 28 februari 1959 zullen alleen op donderdag 19, vrijdag 20 en donderdag 26 en vrijdag 27 februari 1959 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-59 zijn van kracht.
(S.S.A.M. Nieuwpoort 5-2-59 — H.29258.)

Dringen berichten (D.B.Z.) van krach top 11-2-1959.

4. Westhinder - Vlissingen route. — Positie : 51°22'30"N 3°06'00"E.
Lichtboei «A.2» verdreven 3 kabels 090°.

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid
Industriel**

Telefoon : 71.791

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

ANTWERPEN :

Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)

Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

★
BRUSSEL :

Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :

15, Place Xavier Neujean
Tel. 23.33.93

★
HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co
Amelungstrasse 5
Tel. : 34.27.00
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg



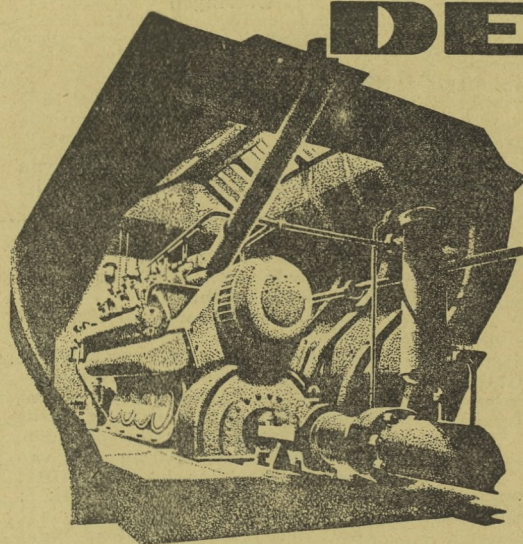
Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE