



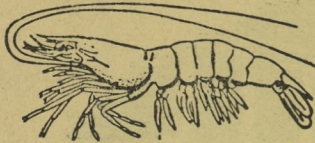
# Het VISSERIJBLAD



NAJAARSWOLKEN

(Foto Roland)

## KLEINE AANKONDIGINGEN



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

#### TE KOOP : 0.486

Bruto : 22,15 T gebouwd in  
hout jaar 1927. Motor Bolnes  
1936 vernieuwd 1955. Voor-  
waarden te bevragen : Van-  
derstichelenlaan 64, Stene,  
2137V

TE KOOP  
MOOI GARNAALVAARTUIG  
in zeer goede staat. 20 Ton.  
Motor Benz. Zich wenden :  
Parkstraat 27, Heist-aan-Zee.  
Tel. 514.12. 2145V

### Wegens faling uit ter hand te koop Z.490

van 21 Br. Ton, voorzien van een  
motor Mac Laren van 80 PK van  
1950. Varengereed. Voorwaarden  
en prijs : bur. blad nr 2139V.

WEGENS STERFGEVAL

### Vissersvaartuig

in de vaart met alle vistuig aan  
boord. Gebouwd in 1944, voorzien  
van een motor Industrie van 80  
PK van 1944. Voorwaarden : bur.  
blad nr 2140V.

### Te koop 0.36

MET OVERNAME VAN  
KREDIET OP 12 JAAR

Bruto T 23,14, gebouwd in  
1956 in hout, voorzien van een  
motor Bohn-Kahler van 90  
pk van 1956.  
Voorwaarden : schrijven bu-  
reel blad nr 2117V.

### Z.455

MET OVERNAME VAN  
HYPOTHEEK AF TE  
LOSSEN IN INTERESSANTE  
VOORWAARDEN

Gebouwd in 1948 uit staal  
voorzien van motor GM 150  
pk van 1948  
Voorwaarden schrijven bu-  
reel blad nr 2118V

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

Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van schepen  
N.V.

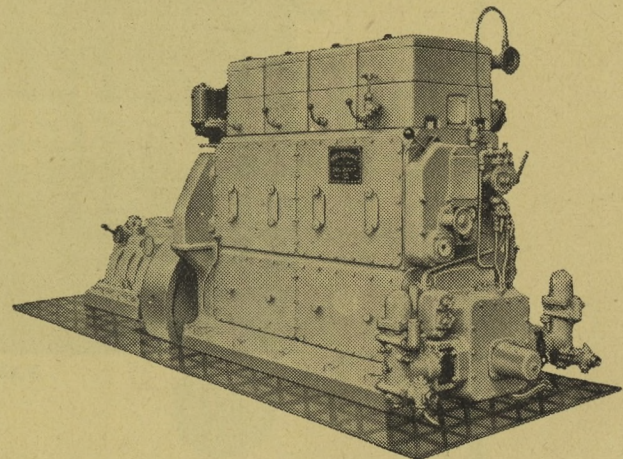
## BELIARD-CRIGHTON & C<sup>o</sup>

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

ADVERTEERT  
IN HET VISSERIJBLAD,  
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

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

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

ABONNEMENT : 1 JAAR  
BINNENLAND : 250 F  
Zes maanden : 125 F  
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F  
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F  
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

## WEER EEN MILJONAIR

Dat is het, wat we heden woensdag in de radio zelfs met een komisch liedje er bij en in verschillende bladen hebben gehoord en gelezen.

Het is wonderlijk vast te stellen dat, wanneer een grote treiler, welke 30 miljoen frank heeft gekost, een reis maakt van meer dan één miljoen frank, alle bladen van het land er grote commentaar over maken.

Deze besommingen zijn een zeldzaamheid geworden, waar ze jaren geleden zich regelmatig voordeden.

En als dan een miljoen frank besomd wordt, dan is het wel eens nodig een berekening te maken.

Men vergeet dat een kapitaal van 30 miljoen frank, 1,8 miljoen aan interesten en evenveel per jaar aan amortissementen vertegenwoordigt.

Daaraan dient toegevoegd de verzekeringspremies welke één miljoen vergen en de uitrusting van het schip welke 300.000 F kost per reis, aan mazout, olie, netten, toestellen en allerlei gereedschappen, waarvan alleen zij, de kosten kennen, die dergelijke uitrusting moeten betalen.

Daaraan dienen nog toegevoegd de lonen van het personeel, die 25 th belopen van de vangst, zonder het walpersoneel dat ook van die opbrengst moet leven, en bij te rekenen. En als dit alles samen zal geteld zijn, dan komen we tot de vaststelling dat een vaartuig als de O. 80 en deze van de Motorvisserij, elke reis minstens 800.000 F moeten besommen, **VOORALEER KAN SPRAKE ZIJN VAN OVERSCHOT.**

Het is de eerste maal in 10 maanden dat een vaartuig van de P.V. dit jaar een **LONENDE** besomming maakt.

Wie de exploitatiestaat van dit schip uitpluist, zoals ook deze van de N.V. Motorvisserij, zal tot de ontstellende vaststelling komen dat die vaartuigen, dit jaar nog geen winst hebben opgeleverd.

Dat nu in uitzonderlijke omstandigheden, na veel slecht weder, een mooie besomming wordt gemaakt, wordt met allerlei commentaar uitgebazuind en spreekt men van miljonair.

Dat men in bepaalde ambtelijke kringen zich daaraan laat vangen, is ook een feit.

Als we dan even deze week in gans Europa rond ons kijken dan wordt overal gemeld : zeer schaarse aanvoer, dus dure vis.

Want men gelove ons of niet : geen enkel handelaar heeft de gelegenheid onbenut gelaten om al was het maar 500 à 1.000 kg vis in te voeren.

In Engeland maakte een engelse treiler 13 duizend pond of 1.800.000 F met minder vis dan de O.80.

De visserij is een bedrijf met vele moeilijkheden en met mogelijkheden. Maar die mogelijkheden van renderende exploitatie worden hoe langer hoe moeilijker, althans voor wat de Belgen betreft.

We zijn verder afgelegen van de visgronden. Onze kust biedt niet de minste voordelen op visserijgebied.

De landen omringd door rijke visgronden nemen meer en meer beschermende maatregelen en waar zulks niet het geval is, wordt de industrievisserij zover doorgedreven, dat voor gans Europa het gevaar van overbevissing niet alleen werkelijkheid is geworden, maar een renderende visserij meer en meer onmogelijk maakt.

Verdere visgronden opzoeken en minderwaardige kwaliteitsvis, is het gevolg er van.

Aan dit alles denkt niemand, uitgenomen zij die voor zulke problemen worden gesteld.

In die omstandigheden mag een miljonair geluk gewent in plaats van beknibbeld worden en gaat het niet op er besluiten uit te trekken welke in strijd zijn met de werkelijkheid. Hoe onze huidige visserij exploitatie renderend houden, is een dagelijkse besomming, welke niet door EEN uitzonderlijk goede reis goed gemaakt wordt.

Mochten zij, die hierover zo lichtzinnig de radio inlichten en hun pen in de dagbladen laten gaan, er eens over nadenken en zich doku-menteren, dan zouden ze in 't belang van het bedrijf en het land nuttiger werk verrichten.

P. V.

## Goed nieuws voor de Vishandel

### De visverzendingen per spoor gaan op 11 november door

Dank zij de bemoeiingen van de rederscentrale, zal op 11 november zowel uit de vismijn van Oostende als uit die van Zeebrugge, een vis-trein worden ingelegd.

Ten overstaan van personeelsaan-gelegenheden op deze feestdag, zal het vertrek uit beide stations

op 12 u. 's middags worden bepaald. Op de bevrachting, zullen bij wijze van toegeving, de normale vrachtprijzen in plaats van de takse voor ekspresverzendingen worden toegepast.

Wij zijn overtuigd dat deze toe-geving van de N.M.B.S. grote tevredenheid in visserij- en vishandels-kringen zal verwerken.

# Oostendse Vismijnecho's

## STEEDS HOGE PRIJZEN OP DE ZATERDAGMARKT

Aangezien er maandag geen verkoop is, kwam een IJslander zaterdag zijn vangst verkopen. Deze vangst was zeer beperkt vooral waar het een zeer groot schip betrof. De vangst was nauwelijks groter dan 1100 bennen. Gelukkig werden er prijzen behaald die zeer hoog bleven en nauwelijks lager waren dan dinsdag en woensdag van de vorige week. Dit belooft in elk geval voor de komende dagen. Er moet inderdaad niet veel verwacht worden want met het zeer slecht weder zullen wel de meeste Kanaalschepen in Engeland hun vangst gaan verkopen zijn. Ook daar worden trouwens zeer goede prijzen betaald.

Voor IJslandse kabeljauw werd opnieuw meer dan 1000 fr. per ben betaald, de hoogste prijs beliep zelfs 1270 fr. Ook schelvis was zeer duur en kreeg als topprijs meer dan 1000 fr. De andere ronde vissoorten waren eveneens erg duur.

Van de West was er n.e.t. veel binnen en ook tongen waren zeer schaars. Voor al deze soorten werden bijgevolg ook zeer goede noteringen geboekt die voor tong tot boven de 70 fr. per kg opliepen. Wijting werd verkocht aan 500 fr. per ben en steenholk of posten kregen 370 fr. per ben. Vooraleer voor deze soort zulke prijs wordt betaald moet er al een flinke schaarste zijn.

## RENDERENDE OPBRENGSTEN

In verhouding tot de geloste vangst kan men zeker zeggen dat de opbrengst renderend was. Op zichzelf was de besomming van de O.298 te laag vooral daar het vaartuig een lange reis maakte van meer dan 20 dagen. Voor de verschillende vissoorten werd echter een hoog gemiddelde bereikt dat ongeveer 600 fr. per ben bedroeg. De opbrengst bedroeg tenslotte 626.470 fr. Voor de O.148, het enige West-vaartuig aan de afslag, kan de opbrengst als lonend beschouwd worden aangezien na een reisje van 3 dagen, dat wegens het slechte weer moest afgebroken worden, toch nog 33.640 fr. werd besomd.

## WENIG TE VERDIENEN VOOR DE KUSTVISSERIJ

Bij weersomstandigheden zoals we er de laatste dagen hebben gekend, zijn onze kleine kustvissersvaartuigen steeds de grote slachtoffers. Zij zijn inderdaad de eersten die moeten bij de pakken gaan neerzitten en afwachten tot het beter wordt. Zo komt het dan dat deze week zeer weinig garnaal en zeer weinig sprout werd binnengebracht. Er kwam immers ook nog een feestdag bij waarop niet werd verkocht. Nu wilde het lukken dat juist op zondag en maandag, als er geen verkoop was, de weersomstandigheden uitstekend waren.

Vanzelfsprekend werden deze week voor garnaal en voor sprout hoge prijzen betaald.

## LATE INZET VAN HET SANDETTIE HARINGSEIZOEN

Door het ongunstig weder kon er deze week van een inzet van het

haringseizoen nog geen sprake zijn. Verleden week voeren de haringvangers een paar maal uit, maar moesten onverrichter zake terugkeren. Zodoende werden reeds veel kosten gemaakt zonder dat een frank werd verdiend. Sommige vaartuigen liggen al bijna een maand stil en doen dan ook ten opzichte van hun collega's al een merklijk verlies. De visprijzen waren de laatste weken immers zeer goed en ook deze schepen konden al een reis op vis hebben gemaakt. Hopen we nu dat de opofferingen zullen beloofd worden en dat de haringvangst, die we voor volgende week verwachten, als het weer gunstig blijft, lonend zullen zijn. Dit is echter nog steeds een grote vraag die nog lang niet opgelost is.

## VISSCHAARSTE TENGEVOLGE VAN HET STORMWEDER

Van alle visgronden en in praktisch alle havens worden zeer kleine vangsten gelost. Op de meeste visgronden kon inderdaad slechts enkele dagen gevist worden tengevolge van het slechte weder. Neem dan nog de tijd voor heen en terug reis er bij en er blijft nog bar weinig over om de visserij te bedrijven. Zo komt het dan ook dat verleden week reeds sommige vangsten van de Noordzee niet eens de 100 bennen bereikte. Zelfs aan prijzen zoals deze reeds een paar weken betaald worden, kunnen geen renderende reizen gemaakt worden. Ook de komende week zullen de vangsten nog niet veel groter worden zodat mag verwacht dat de visschaarste even groot zal blijven en de prijzen bijgevolg even hoog. Ook Westvis zal er niet veel op de markt zijn aangezien deze schepen slechts een paar dagen konden vissen. Ook deze toestand is niet gezond want aan zulke prijzen zal niemand geneigd zijn regelmatig vis te eten laat staan een of twee maal in de week. Het is dan ook wenselijk dat de aanvoer spoedig wat groter wordt zodat iedereen, zowel handelaar als reder zijn brood kan verdienen.

## OLIEBOLLENGEUR IN DE VISMIJN

Reeds enkele maanden wordt door de firma Parlevliet, in haar pakhuis in de haringhalle, vis in olie gebakken. Vooral als er twee verkoopronden zijn werkt deze reuk sterk op het hongergevoel. Men begint immers aan deze tweede verkoopronde rond 10.30 uur, zodat de honger zich dan reeds doet gevoelen bij mensen die reeds van rond een uur of vier in de vismijn rond lopen. Voor de firma in kwestie is het meteen een onbetaalde reclame. Het is trouwens een initiatief dat alle lof verdient en in de viswinkels bijval kent. Voor de huisvrouwen is het immers zeer gemakkelijk, alles wat er nog te doen blijft als ze deze vis niet koud willen eten, is ze even opwarmen.

## ZEER GERINGE AANVOER OP DE DINSDAGMARKT

De maandag die uitviel als verkoopdag heeft niet meer schepen op de tweede verkoopdag gebracht. Er kwamen inderdaad slechts elf vaartuigen hun vangst verkopen met een totale aanvoer van 2500 bennen vis. Waar ook voor de laatste verkoopdag niet veel meer

te verwachten is werden voor alle soorten buitengewoon hoge prijzen betaald. Kabeljauw kreeg weer meer dan 30 fr. per kg, tongen stegen tot bijna 80 fr. per kg. Ook roggen waren dit keer duurder dan vorige week zodat alle opbrengsten tenslotte renderend waren, met licht voorbehoud m.s.schien voor de Noord-schepen die al te kleine vangsten losten. Een paar grotere vangsten makreel deden de prijs aan deze soort tot de opvangprijzen dalen.

## REDELIJKE VANGST VAN IJSLAND ZEER DUUR VERKOCHT

De rekord opbrengst van dit jaar zal ongetwijfeld door de O.80 van de Pécheres a Vapeur bereikt zijn. Dit schip bracht het inderdaad tot 1.463.867 fr. na een weliswaar lange reis, waardoor de kwaliteit niet te best was. Dit kwam er vandaag blijkbaar minder op aan want de prijzen waren zeer hoog. Voor alle soorten werden nog hogere prijzen betaald dan zaterdag. Als gemiddelde prijs per ben zal wel ongeveer 850 fr. bereikt zijn, wat eenvoudig formidabel mag genoemd.

## VOOR KLEINE VANGSTEN TOCH NOG BEVREDIGENDE UITSLAGEN

Voor de Noordzee-schepen was er evenmin als verleden week weinig te vangen. De drie schepen die vandaag van deze visgrond kwamen verkopen brachten dan ook allemaal zeer kleine vangsten in de afslag. Witte kabeljauw was nog duurder dan deze van IJsland en tot 34 fr. per kg. Schelvis van deze visgrond was minder in trek, totten daarentegen werden zeer duur verkocht. Ook wijting was peperduur zodat tenslotte de opbrengsten varieerden van 83.690 naar 141.570 fr. dit voor de O.282 en de Z.459. Ook hier kon de kwaliteit van de vangsten beter zijn.

## GEEN GROTE VANGSTEN VAN HET KANAAL

De ene vangst die in zeer korte tijd werd gevangen, bestond uitsluitend uit makreel. Deze vissoort was dan ook de goedkoopste op de markt en schommelde rond de opvangprijzen. De andere vangst was evenmin zeer groot maar werd zeer duur verkocht. Staartvis, kabeljauw, steenschol, vlaswijting, alle soorten werden stukken duurder verkocht dan gewoonlijk. De uitslagen waren dan ook lonend en schommelden van 157.760 naar 166.758 fr. dit voor de O.120 en de O.124.

Van de Witte Bank werd slechts een kleine vangst aangevoerd die tenslotte toch nog 85.000 fr. opbracht. Tongen en tarbot werden zeer duur verkocht. Platvis kreeg eveneens zeer goede prijzen. Zelfs knorhaan kreeg meer dan 500 fr. per ben. Voor platjes werd tot 900 fr. per ben betaald, voor wijting tot 950 fr.

## DE EERSTE SANDETTIE-HARING OP DE MARKT

Maandagmorgen voeren alle haringvangers uit en dinsdagmorgen werden de eerste werkelijke vangsten, die deze naam waard zijn, op de markt gebracht. Het waren de O.127 met de O.153 die de vangst verkochten welke bestond uit 318 bennen volle haring. De haring was

niet zeer groot maar werd toch nog verkocht aan prijzen die tot 10 fr. per kg opliepen. Het werd voor deze schepen dan ook een goede dag met een gezamenlijke opbrengst van 156.630 fr.

Het tweede koppel dat verkocht was de O.193 - O.214 met een vangst van 205 bennen. Deze vangst werd verkocht om 10 uur en was alleen hierom reeds goedkoper. Een deel van de handelaars waren reeds weg gezin de geringe aanvoer. De haringprijzen daalde dan ook tot 440 fr. per ben, hetgeen echter nog een goede prijs is. De opbrengst van dit koppel beliep 92.996 fr., wat evenmin te versmaden is. Men moet echter rekening houden dat deze schepen reeds verschillende weken n.e.t. kunnen uitvaren wegens het slechte weder. Toch blijven de kosten lopen. Als ze nu eens een goede dag kenden, moeten we nog niet te luid roepen want er kunnen nog veel slechte volgen. Een haringseizoen kan immers zeer wispelturig zijn.

## VEEL KLEINERE AANVOER EN VEEL HOGERE PRIJZEN VOOR DE GARNAALVISSERS

De totale aanvoer door achttien schepen op de markt gebracht bedroeg deze week 2.408 kilo, tegenover 10.395 kilo, vorige week. De weersomstandigheden waren zeer slecht. Toch werd iedere dag garnaal aangevoerd, zodat deze mensen weer eens hun leven reskeerden om hun brood te verdienen. De prijs steeg van 17,72 fr. naar 26,17 fr. De vangst per schip was eveneens groter dan verleden week en bedroeg nu 134 kilo, waar verleden week slechts 123 kilo werd gevangen. De opbrengst per schip was dan ook merklijk groter dan vorige week en bedroeg nu 3.508 fr. tegenover 2.195 fr. De meesten zullen evenwel verkiezen dat er regelmatig kan gevaren worden. Spijts deze laatste weken van slecht weer is de totale aanvoer voor de ganse maand nog een stuk beter dan vorig jaar. Er werd nu 66.266 kilo binnengebracht tegenover 51.948 kilo. Ook de opbrengst was beter maar hier dient opgemerkt dat er ook meer vangsten gelost werden. Volgende week komen we hier uitvoerder op terug. De totale sprtaanvoer beliep voor de maand oktober 292.672 kilo, aanvoer de onze vissers 1.064.304 fr. opracht.

## HOOGWATER TE OOSTENDE

NOVEMBER				
5 do	03.41	50	10.22	4
	16.08	50	22.47	6
6 vrij	04.31	48	11.13	6
	17.06	48	23.39	8
7 za	05.29	45	12.15	7
	18.11	45	—	—
8 ZO	06.38	42	00.40	10
	19.27	42	13.29	8
9 ma	07.58	41	01.55	12
	20.49	43	14.48	8
10 di	09.16	41	03.15	12
	22.00	44	16.05	8
11 wo	10.21	43	04.27	11
	22.50	45	17.10	7
12 do	11.13	44	05.23	9
	23.36	46	18.00	6
13 vrij	11.55	46	06.08	8
	—	—	18.36	5
14 za	00.18	47	06.46	6
	12.30	47	19.09	5
15 ZO	00.52	47	07.19	6
	13.03	48	19.41	6
16 ma	01.21	48	07.55	6
	13.37	49	20.11	6
17 di	01.54	48	08.31	5
	14.11	49	20.44	7
18 wo	02.27	48	09.05	5

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam dinsdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis. Dhr Bent tein vervulde het ambt van rijks-kommissaris.

## VERGAAN VAN DE Z.446 « SMARAPAAAN » BIJ CAP BLANC-NEZ Op 16 februari 1958

De Raad velde eerst vonnis in de zaak van het vergaan van de Z.446 «Smarapaan» die op 16 febr. 1958 bij kaap Blanc-Nez verging.

Het vaartuig ging er reddeloos verloren, nadat de voltallige bemanning bezelfde dag rond 8,20 u. door de reddingboot van de haven van Kales aan boord werd genomen.

De Z.446 «Smarapaan», toebehorende aan de hh. Latruwe P. en Goderis A., was een houten Belgisch vaartuig gebouwd in 1946, hebbende een bruto tonnemaat van 85,70 T., een netto tonnemaat van 28,99 T., voortbewogen door een motor Union Diesel 250 pk., voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultra sonore dieptemeter.

Het vaartuig stond onder bevel van dhr Goderis August, geboren te Koksijde op 14/12/1910, drager van het brevet van schipper tweede klas.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper.

Ter Openbare Terechting van 23 juli 1958, 14 juli en 28 juli 1959, nam de Raad de betrokken schipper Goderis A. en matroos Maes M. alsook de getuigen matroos Van Massenhove A. en matroos Verhaeghe R., beide laatgenoemden onderede, in verhoor.

## Uit een en ander is het de Raad gebleken :

Op 16/2/1958 deed het hoog water te Dover zich voor rond 10.01 uur G.M.T.; te Boulogne rond 9.52 uur G.M.T.

De Z.446 «Smarapaan» liep vast ongeveer 4.10 uur vóór het uur van H.W. te Dover.

Op 16/2/1958 tussen 4 uur en 6.20 uur was de Z.446 onderhevig aan een tijdsroom zettend in gemiddeld 220° met een snelheid van gemiddeld 1 mijl per uur.

De herleide diepten verminderden van 10 vadem tot 5 vadem; van 5 vadem tot 2 vadem om dan terug naar 6 vadem en 0 vadem te gaan. Dit vanaf ongeveer 20 minuten vóór de stranding. Deze veranderingen in diepten werden op uitstekende wijze opgenomen op de rol van de echo-dieptemeter.

De Z.446 strandde op ongeveer 4' in het N. 66° O. waar van kaap Gris-Nez op de rotsen genaamd «Les gardes», na eerst over de ondiepe «La Barrière» te zijn gelopen.

In de omgeving van de stranding loopt de tien vadem lijn volgens het reductievlak der kaarten van de Britse Admiraliteit op ongeveer 1/5 mijl, weze op ongeveer 365 meter en op andere plaatsen op ongeveer 4/5 mijl, weze ongeveer 1.400 meter van gevaarlijke ondiepten. Deze afstanden worden aan een snelheid van 8 1/2 mijl per uur, respectievelijk afgelegd in ongeveer 1 1/2 min. en in ongeveer 5 min.

Op de plaats der stranding stond er op het ogenblik van het vastlo-

pen ongeveer 1 vadem water boven het reductievlak der kaart.

De afstand van de positie 1 mijl dwars van de VARNE naar de plaats der stranding is ongeveer 15 mijl. De koers E. t. Z. magn.

De afstand van de positie dwars van de VARNE naar een positie 2 1/2 mijl Noord van de DYCK is ongeveer 24 mijl, de magn. koers E. t. N. 1/2 N. Op deze koers en over deze afstand bevindt er zich geen enkel gevaar voor de navigatie.

De Z.446 kan onmiddellijk de positie der stranding bereikt hebben onder een kompas koers van E. t. N. 1/2 N., vertrekkend van een positie 1 mijl dwars van de VARNE aan bakboord.

Op het Z.W. einde van de VARNE Bank ligt het lichtschip «Varne» dat een rode schittering geeft om de 20 sec. zichtbaar over een afstand van 11 mijl.

Op het N.O. einde van de VARNE Bank ligt een boei die ieder sec. een witte schittering geeft.

Op het Z.W. einde van de Colbart Bank ligt een boei die 2 witte schitteringen geeft om de 9 sec., en op het N.O. einde een blinde boei.

Kaap Gris-Nez geeft een witte schittering om de 5 sec. zichtbaar over een afstand van 19 mijl.

De zichtbaarheid die rond 4.15 uur van de 16/2/58 ongeveer twee mijl was, nam na 5 uur 's morgens geleidelijk af door motregen en door nevel, zodat op het ogenblik der stranding de zichtbaarheid heel bekrompen was.

## SCHIPPER GONDERIS BUITEN ZAAK

## GROTE NALATIGHEID VAN MATROOS MAES

Al het hierboven overwogen komt de Raad tot de volgende conclusies :

1) de stranding van de Z.446 «Smarapaan» is te wijten aan de onbegrijpelijke en onverantwoordelijke nalatigheid van matroos M. Maes, die als hoofd van de wacht geen voldoende toezicht heeft gehouden over de werkelijke gestuurde koersen, in strijd met de formule en klare onderrichtingen die hem door betrokken schipper A. Goderis werden gegeven, het niet nodig heeft geacht deze tijdig te verwittigen, niettegenstaande de zichtbaarheid geleidelijk afnam, de echo-dieptemeter klaar en duidelijk aantoonde dat de diepte geleidelijk van meer dan 10 vadem naar 1 1/2 vadem afnam en het feit dat er na 1 1/2 uur lopen onder volle kracht niets in het zicht kwam.

2) met betrekking tot de stranding en het verloren gaan van de Z.446 «Smarapaan» kunnen geen beroepsfouten ten laste gelegd worden van betrokken schipper Goderis A. en betrokken motorist Zwervae-gher.

## HET VONNIS

Om die redenen stelt de Raad, wijzend bij verstek wat betreft betrokken motorist Zwervae-gher R.; betrokken schipper Goderis A. en betrokken motorist Zwervae-gher R. buiten zaak en bestraft matroos Maes M. in acht nemend zijn op-rechtheid in de loop van het onderzoek, alsook het feit dat hij uit het onderhavig geval een strenge lering heeft getrokken, met de ontzetting

van het recht om in de hoedanigheid van hoofd van de wacht te varen, gedurende één jaar, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

De Raad verwijst betrokken matroos Maes M. in 1/3 der gerechtskosten en verstaat dat de andere 2/3 ten laste zullen blijven van de Staat.

## DE AANVARING VAN DE O.120 IN HET KANAAL

De Raad zetelt dan verder onder voorzitterschap van de heer Vander Cruyssen en hoort meester Felix, verdediger van de bemanning van de O.120 «Gabriella» die op 1 juli 1958 in het Kanaal en in potdikke mist in aanvaring kwam met een onbekend vaartuig. Volgens de beschuldiging zou dit vaartuig de Franse trawler B.2698 zijn geweest die na de aanvaring verging waarbij drie opvarenden het leven verloren. Dit wordt echter door de bemanning ontkend en meester Felix pleit dan ook in die zin. Het feit van de aanvaring wordt niet betwist maar men betwist dat het betrokken vaartuig de B.2698 zou zijn geweest gezien het verschil in de tijdsbepaling, de wederzijdse beschrijving van de aanvaring en de vaststelling van de schade aan de O.120 die doet besluiten tot een lichte aanvaring zonder dramatische gevolgen.

Pleiter citeert dan een uitlating van de rijkskommissaris die verklaarde dat er quasi zekerheid bestaat omtrent de identiteit van het vreemde vaartuig. Quasi zekerheid is zeker geen volledige zekerheid besluit meester Felix die de nadruk legt op de ernstige twijfel die blijft bestaan omwille van bepaalde beroepsfouten doch deze fouten waren zeker gering gezien de bemanning overtuigd was dat de aanvaring in kwestie geen zware gevolgen kon hebben gehad. Herinneren we eraan dat de rijkskommissaris destijds reeds volgende straffen heeft gevorderd : een maand voor Verlaecke Fernand, 14 dagen voor A. Vanbesien en 7 dagen voor schipper V.leyen die pas na de aanvaring op de brug werd geroepen. De Raad zal later uitspraak doen.

## VORDERING INZAKE DE O.166

De Raad hoort nog de rijkskommissaris in zijn requisitoire tegen de bemanning van de O.166 «Oceanic» die tijdens een juli-reis in 1958 verschillende malen lek was en zijn heil moest zoeken in Helgoland en Cuxhaven. Het Openbaar ministerie legt de nadruk op de vele tribulaties van schip en bemanning en onderlijnt tenslotte de nalatigheid van de schipper en motorist die de bemanning aan groot gevaar blootstelden door telkens zonder ernstig nazicht van de pompen, terug zee te kiezen. Hij vraagt voor Wouters Willy en Michiels Jean een schorsing van 6 weken. Uitspraak op 17 november.

## OPGESLEPT

De Z.547 van Leopold Neyts is met lekke chemisen door de Z.539 maandag naar de haven van IJmuiden geslept.

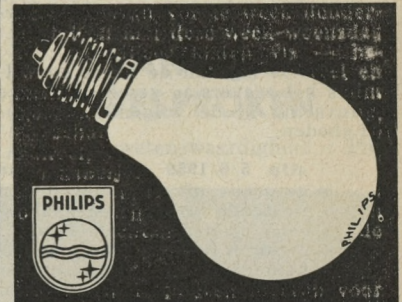
## SCHROEFBREUK

De N.779 van schipper P. Coulier moest de haven van Nieuwpoort aandoen met gebroken schroef. — N.

## OPSLEPING

De N.27 «De Zeven Kinderen», van Maurice Beschuyt kreeg tijdens de visserij met motordefekt af te rekenen. Beroep werd gedaan op de N.702 «Angèle-Louis», van Louis Poitier, om de N.27 naar de thuishaven te slepen. — N.

## Zo aangenaam !



Vraag niet zo maar een lamp... Vraag een Super Lucia-haar licht is zo aangenaam en zo zacht voor uw ogen

Super Lucia  
**PHILIPS**  
steeds betrouwbaar !

2112V

## VISSERIJNIEUWS

### WERKONGEVALLEN

— Janssens Charles, schipper van de Z.479 is bij het werken aan de korre uitgedalen op een bakplank. Hij viel met zijn hoofd daarop zodat zijn linker oog werd verwond.

— Van Dierendonck Robert, lichtmatroos van de Z.274 kreeg bij het lossen van vis een vreemd voorwerp in het linker oog waardoor hij 6 dagen werkonbekwaam is.

— Verweruyse Georges, matroos van de Z.419 kreeg bij het slitsen van staaldraad een prik in de rechter hand.

— Dobbelaere André, matroos van de Z.458 viel aan boord op de blok en werd gekneusd aan de rechter voet.

— Jurewitz Henri, matroos van de Z.149 werd bij het inhalen van de korre geklemd met de rechterarm tussen de korre en de boord van het schip. Hij klaagde over pijn in de rechterarm. — Z.

### KORRE VAST

De Z.506, schipper Bodijn Achiel viste op 12 mijl van Zeebrugge toen plots de korre vastgeslagen werd aan een onder water zittend voorwerp. Door de schok werden de achtergalg en de lier beschadigd. — Z.

## SCHAAMTELOOSHEID OF VREES BIJ DE ZEEMACHT ?

Op 4 juni werd een vissersvaartuig  
aangevaren en schade berokkend

## HOE EEN ONDERZOEK BIJ DE ZEEMACHT DIENT BEOORDEELD

Op 4 juni werd een klein Oostends vissersvaartuig bestaande uit reder en twee zoons, terwijl het pas de garnaalvisserij was begonnen, door een vaartuig van de Zeemacht : «De «Eureka» aangevaren.

De O.64 lag aan de korre en volgens het zeeverslag geschiedde deze aanvaring in de volgende omstandigheden.

«Op 5/6/1959 om 15.50 uur » gevaren uit de haven van » Oostende voor de garnaalvisserij op de Oostende Bank, » Wind N.N.E., kracht 1 tot 2, » helder zicht. Om 16.40 uur » aan de korre gekomen binnen » de Oostende Bank — gestuurde koers N.E. » Om 16.50 uur kwam het schip » «Eureka» van de Belgische » Zeemacht dat belast is met » de bewaking van de schietzone, uit Westelijke richting » naar ons toe gevaren. Met » een luidspreker werd iets » naar ons toegeroepen dat wij » niet verstonen. Men deed » daarop teken dat men nader » zou komen. We bleven steeds » onze koers N.E. houden tegen » tij in. Onze snelheid bedroeg » ongeveer 1 mijl per uur. De » «Eureka» kwam langs bakboord naar ons toegeevaren » recht op onze voorsteven met » koers E.S.E. Met de luidspreker werd gevraagd wat vis te » willen geven. Ik antwoordde » dat wij nog maar voor de » eerste keer aan de korre lagen » en dus geen vis aan boord » hadden. Ondertussen bleef de » «Eureka» zijn koers behouden » en liep recht in onze voorsteven aan bakboord waar » door deze gespleten werd en » gans ontzet. Drie planken » van de beschansing aan B.B. » werden ingedrukt. Na de aanvaring is de «Eureka» wegge » varen zonder ons te vragen » of wij hulp nodig hadden. » Wij maakten geen water zodat ik besloot de visserij » voort te zetten.

Tot daar het zeeverslag.

ONBESCHAAMDHEID  
OF VREES ?

Na deze aanvaring vaarde de «Eureka» eenvoudig weg zonder zich nog om zijn slachtoffer, dat had kunnen zinken, te bekommeren.

De O.64 deed daarna de haven aan, waar op tegensprekelijke wijze door Lt ter zee A. Waterschoot dezelfde dag, de schade opgenomen werd, welke door beide experts op 10.850 F geraamd werd, zonder de economische schade (zes dagen) aan te rekenen welke voor die visser en zijn zoons er het gevolg van was, en kosten van expertise, keuring, enz...

Na deze vaststelling, werd de vraag om schadevergoeding ingediend en na verscheidene malen aangedrongen te hebben, krijgt de eenvoudige visser thans het lacoonisch antwoord van het Ministerie van Landsverdediging : « Verwijzend naar uw brief van 3 juli, heb

ik de eer u te laten weten dat uit het ingesteld onderzoek NIET blijkt dat het schip van de Zeemacht «Eureka» de O.65 zou aangevaren hebben ».

Hier tegen werd geprotesteerd, het zeeverslag en het expertisenverslag aanhalend, waarin deze schade volledig beschreven is, waardoor aan duidelijkheid niets ontbreekt. Men heeft het cynisme thans zo ver gedreven thans te antwoorden dat : « de opvarenden van de «Eureka» formeel zijn in hun verklaring en bovendien aan het vaartuig van de Zeemacht geen spoor van aanvaring vastgesteld is ».

Cynischer antwoord kan men niet geven.

EEN ONDERZOEK  
EN PROCES

Er valt de kleine kustvisser voor deze cynische onverschilligheid en verklaring niets anders te doen dan een klacht neer te leggen voor valse verklaring en een geding in te spannen voor de burgerlijke rechtbank en dat zal hem veel geld kosten.

De feiten staan nochtans onomstootbaar vast en aangezien er schade bestaat en zelfs gevaar bestaat heeft voor mensenlevens, vragen we ons af waarom de Onderzoeksraad voor Zeevaart de zaak niet heeft in handen genomen, niet om na te gaan of de bevelhebber van de «Eureka» een fout heeft begaan, maar wel de schipper van de O.64.

De Onderzoeksraad is immers

VISPROPAGANDA  
IN HET GENTSE

Vorige week werd te St Amandsberg bij Gent door een vishandelsfirma een viskoelwagen, dienende voor de verkoop van vis in deze wijk, in gang gezet. Naar het schijnt zou men met deze wagen niet alleen propaganda maken, maar de vis tentoonstellen, kuisen en met bijvoeging van recepten, bestellen.

Het ware te hopen dat deze firma indachtig weze dat ze de goedkoopste vis van de week ter vismijnen verkocht, aanbiedt op de dagen dat die ter mijn verkocht is.

De propagandist Terryn, welke zich in die gemeente met vispropaganda bezig houdt, hield te dezer gelegenheid een rede en dankte schepen Leyman en Dr Prof. Cuvelier voor hun aanwezigheid.

Wensen we de promotors veel geluk en veel verkoop van Belgische vis.

Door de heer Terryn worden er in het Gentse namens het lokaal propagandacomité in november nog hiernavolgende propagandalesen voor een groter visverbruik gegeven.

Voorwaar goed werk voor vispropaganda.

6 nov. : school Kiekenstraat te Gent. 7e studiejaar. 1e groep.

8 november : cinema propagandavis Gent-Zuid.

8 november : grote voordracht

niet gerechtigd noch de officieren van de Staat noch deze van de Zeemacht te beoordelen. Zij mogen zich alles veroorloven ! !

De Onderzoeksraad is echter wel gemachtigd na te gaan of de visser in kwestie hier geen fouten heeft begaan, waardoor aldus eindelijk zou kunnen uitgemaakt worden :

1. of er schade is veroorzaakt;
2. waar en op welke wijze;
3. of de visser foutief is.

Is deze niet foutief (hij lag te vissen) dan is er geen twijfel meer mogelijk over de verantwoordelijkheid.

Deze zaak zal thans voor de burgerlijke rechtbank dienen gebracht te worden. Zij zal jaren aanslepen, daar de advocaten van de Staat het op hun gemak nemen en dit proces zal aan die kleine visser veel geld kosten, zodat de 10.850 F welke hij eventueel bekommt als schade in procedurekosten vergaan.

Wij hebben gemeend deze feiten openbaar te moeten aanklagen, omdat ze een schril licht werpen op de cynische onverschilligheid waarmee zekere verantwoordelijke mensen van de Zeemacht hun job uitoefenen.

Er hebben zich immers in de laatste tijd met vaartuigen van de Zeemacht reeds kostelijke grapjes voorgedaan, in zoverre dat men er niet voor terugdeinst om de waarheid te verdraaien.

Treurige geestesgesteldheid van mensen, die zouden moeten geroepen zijn om het voorbeeld te geven. — V.

voor vrouwen St Bernadettenstr. te Gent, café Wachtzaal om 3 uur in de namiddag.

10 november : school Reinaertstr. 7e studiejaar, Gent.

13 november : school Kiekenstr. te Gent. 7e studiejaar. 2e groep.

16 november : huishoudschool in de Peperstraat. Gent. 2e jaar, 1e groep.

19 november : huishoudschool in de Peperstraat te Gent, 2e jaar, 2e groep.

26 november : bezoek met VTB en VAB, rokerij Parlevliet, te 15 uur, Drogen.

30 november : gemeentehuis St Amandsberg, voordracht Globus.

TIJDSCHRIFTEN  
« Nautilus »

Het novembernummer van dit tijdschrift uitgegeven door het Kon. Belgisch Zeemanscollege is verschenen.

Het bevat een «In Memoriam» aan het adres van Ct Georges Degrijse, die een der topfiguren is geweest in de koopvaardij, een artikel over de zeeofficieren ten opzichte van de moderne zeevaart-instrumenten, en verschillende andere belangrijke artikelen.

Zeer interessant maandblad voor onze zeelui.

WIE WAS  
COMMANDANT  
G. DEGRIJSE ?

«Nautilus», het maandschrift van het Kon. Belgisch Zeemanscollege wijdt aan deze knappe Ct van onze koopvaardij, die de laatste jaren en vooral sedert hij op rust was, te Oostende verbleef, een lang «In Memoriam».

Daaruit vernemen we dat Ct Degrijse, die vorige maand overleed, zijn diploma van kapitein ter lange omvaart verwierf in april 1927.

Hij vaarde vanaf 5 juni 1909 als eerste stuurman op de «Zeeland», van de toenmalige Antwerpse Zeevaartmaatschappij, de latere Lloyd Royal Belge. Op 25 maart 1913 kwam hij zijn eerste bevelhebberschap aan boord van de «Ambiorix» en achtereenvolgens aan boord van de «Vrijhandel», de latere «Londonier», dewelke hij verloor tijdens de eerste wereldoorlog door vijandelijke acties. Bij de samensmelting van de Lloyd Royal Belge met de Compagnie Maritime Belge du Congo, onder de benaming van Compagnie Maritime Belge, zien wij hem als bevelhebber van een der toenmalige grootste koopvaardischepen der Belgische vloot, nl. de ss. «Mercier».

Kort na de samensmelting dezer rederijen werd hem reeds het bevelhebberschap toevertrouwd der passagiersschepen «Albertville» en «Eisabethville» wat bewijst hoe hoog de waardering was welke hij steeds genoot van het beheer der rederij en van de oneindig talrijke ondergeschikten die hij in zijn loopbaan heeft gekend.

Nad en heeft hij achtereenvolgens het bevel gevoerd over de mooiste koopvaardischepen van onze Noord Atlantische vaart.

In april 1939, na een zó vruchtbare en voorbeeldige dienst, werd hij bevorderd tot walkapitein van de Agence Maritime Belge, post welke hij met volle toewijding en uit al zijn krachten volbracht en dewelke hem nog mede de gelegenheid gaf de na hem gekomen bevelhebbers en stuurlui met raad en daad bij te staan.

Talrijk zijn de kapiteins en stuurlui die hem hun opleiding te danken hebben.

Op 1 september 1951 werd hij op rust gesteld, hetgeen dan verdiend was voor iemand die steeds als een voorbeeldig en plechtbesefend kapitein en walkapitein kon aanzien worden.

Spijtig genoeg, enige maanden geleden verloor hij zijn echtgenote, slag dewelke hem en allen die hem kenden ten zeerste trof.

Hij telde te Oostende talrijke vrienden, waar hij insgelijks talrijke op rust gestelde kapiteins ontmoette en gretig over het leven op zee kon vertellen.

Met Ct Georges Degrijse is inderdaad een zeemansfiguur heen gegaan, zoals we er nog weinig kennen.

SCHADE  
DOOR STORM

Van de O.133 werden tijdens de laatste storm de verschansing ingedrukt door het wrijven met andere vaartuigen.

Van de O.109 werden door een grondzee de bootdeksels stukgeslagen, alsook enige planken van de achterspiegel. Een lek boven de waterspiegel ontstond aan de voorsteven.

# PORTRET van een eenvoudig mens

In tegenstelling met de vele levensbeschrijvingen en huldigheden van «grote mannen» uit de geschiedkundige, politieke of industriële middens, hebben wij er aan gehouden U hier het portret te schetsen van een eenvoudig mens, die zijn heel leven hard heeft gewerkt :

## VICTOR DAELE

die door zijn kollega's, vrienden, patroons en medewerkers «Pitje» wordt genoemd. Maar deze geschiedenis is niet zo eenvoudig, want Pitjes leven is vergroeid met de ontwikkeling en het bestaan van de scheepswerf «Deweert - Cricelie» langs de Nieuwe Werfkaai. Daarom zijn we haast verplicht hier beide geschiedenissen samenlopend te vertellen.

Toen Victor Daele in 1889 (op 5 februari) werd geboren hebben zijn ouders, die eenvoudige mensen waren, zeker nooit gedacht dat wij over hun zoon nog eens een artikel zouden schrijven. Niets scheen hem daar trouwens speciaal voor te bestemmen, h.j. werd een eenvoudige jongen met veel werklust, een knappe geest en een paarden memorie. Toen hij 12 jaar was (1901) ging hij op stiel bij Charles Dagelet en begon er alvast «de sitel met de ogen te stelen» zoals hij zelf verklaart. Op 23 oktober 1912 trouwde h.j. met Henriette Praet, die nu zelf nog maar 64 is.

«Ja lacht Pitje, 't is nog een jonge springer».

Onder de eerste wereldoorlog vluchtte hij naar Oudenburg en in 1918 ging hij bij Louis Vandeputte (bijgenaamd «Torre») werken om uiteindelijk in 1919 bij Mansje Panesi terecht te komen.

Hij heeft er alle generaties der Deweert's tot nu toe gekend : eerst Manje Panesi, stichteres die overleed in 1937, daarna haar zoon Henri Deweert die haar opvolgde tot in 1945 en na diens dood zijn zoons Willy (inmiddels ook overleden) en Jef, de huidige bedrijfsleider, die geboren is in 1924, en met wiens moeder Pitje daags voor de geboorte nog hielp de kamer klaar maken.

## VEERTIG JAAR

heeft Pitje op de werf gesleten, want hij is pas twee maanden geleden op pensioen gegaan ! «En zoudt ge geloven, vertelt Pitje, ik was er altijd heel graag gezien, maar wat het werk betreft hadden ze de laatste dag nog schrik van m.j. zelfs mijn zoons, (want Pitje heeft twee zoons op de werf, waarvan de oudste Albert, die ook al sinds 1928 in dienst is, hem nu opvolgt. Zijn andere zoon Leon is er in 1936 gekomen en evenmin weggegaan).

Maar het werk dat geleverd was tip-top en ook de bazen waren en zijn nog goed, want er wellicht geen werf waar het bedrijf zo van ouders op kinders blijkt voort te gaan en waar ook het volk zo lang blijft werken en er zijn kinderen heen brengt. Eerst zijn er de Van Steens geweest, van vader op zoon. Pitje is gekomen en heeft zijn leven gesleten en ook zijn zoons geplaatst maar men heeft er ook Julien Delrue die al sinds 1916 in dienst is en er zijn eigen zoon Jacques naar toe bracht. Die er werkt en hart heeft voor zijn stiel blijft er, want g'hebt er ook nog Janssens die er al sinds 1935 zit en Norbert Ramoudt die van geen wijken meer wil weten !



Dit was de volledige ploeg bij het tewaterlaten van de O.69 : 1. Victor Daele, 2. Ramoudt Robert, 3. Janssens, 4. Daele Albert, 5. Jacques Delrue, 6. Julien Delrue, 7. Leon Daele.

## MANSJE PANESI

was in feite de weduwe Jozef Deweert - Panesi, die op 32-jarige leeftijd alleen stond met zeven kinderen en de scheepswerven «Weduwe Deweert en kinderen» stichtte in 1892. Pitje was er welgekomen, verdiende er zijn kost, werkte ernstig en hard en werd er stilletjes aan een vertrouweling en na 't overlijden van Charles Van Steen, de toenmaige meestergast, was het Pitje die 't beleid in handen kreeg.

Het is er een echt familie-bedrijf geworden, in die zin dat zowel patroons als werklui uit dezelfde families blijven stammen,

## 35 SCHEPEN

de kleintjes niet meegeteld, heeft Pitje er in dien tijd te water gelaten. Zijn laatste schip gleed af in mei 1958, de O.69 van Georges Torrebore.

Pitje zelf was specialist in het maken van reddingsboten en deze heeft hij niet geteld, evenmin de

scheepsdekken die hij herlegd of gelegd heeft.

Toen hij bij Mansje in dienst kwam waren het reeds zeilschepen met hulp-motor's van 100 P.K. ! De beste tijden voor de werven waren de jaren 1926-'29 en 1945-'52. Nu zit er geen schot meer in, het gaat rot in de visserij, echt rot. Kijk eens : een werf waarvan iedereen altijd tevreden was, 18 maanden geleden 't laatste schip te water gelaten en thans nog zelfs geen op stapel hebben ! En dit is niet alleen bij die werf 'tis overal hetzelfde : bij de laatste grote staking (rond 1952) stonden langs de Werfkaai, honderd man op straat, nu werken er op heel de kaai geen 20 man meer.

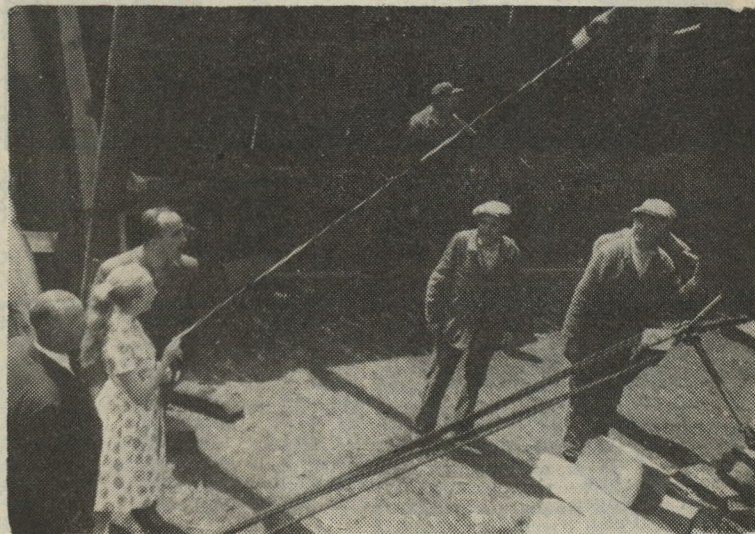
verklaarbare manier in prettige stemming gekomen te zijn.

## GEHEUGEN

Een paardengeheugen heeft Pitje wel. Nooit heeft hij iets opgeschreven maar van heel die veertig jaar kent hij alle data en maten van buiten, van elke dag en elk uur dat hij gewerkt heeft. Ge moet er geen boeken of agenda's bij te pas brengen, als Pitje zegt het was dan of het was zoveel dit of zoveel dat, moogt ge eens gaan controleren. Het klopt !

## VAN DATA GESPROKEN

nog een wetenswaardigheid : Pitje



De doop van de O.69 : links : G. Torrebore en J. Deweert; in 't midden : Pitje monstert glimlachend zijn laatste schip.

In 1952 had Deweert 30 man in Dienst, nu nog 6 !

En bij Pitje moet men niet komen aandraven met drogredenen : de klanten werden degelijk en goed bediend en kwamen terug.

Veertig jaar heeft hij aan schepen van Bauwens gekalefaterd, de Lycke's lieten er drie schepen bouwen, eerst de O.143, die verloren ging dan de O.238 door de duitser opgeëist en nooit teruggevonden, en weer de nieuwe O.238.

Zelfs aan de maalboten heeft hij gewerkt, voor ze 't er allemaal zelf zijn beginnen doen.

## ANECDOTES

vertelt Pitje weinig, hij was te haastig naar 't werk om hem veel te amuseren.

Voor de oorlog van '14, en kort na de oorlog, moesten de garnaalschepen d'rekt opgelapt worden als ze binnen kwamen, om 's anderen-daags weer te kunnen varen en er werd gewerkt van 6 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds. Maar dikwijls is 't gebeurd dat Pitje nog aan het eten was toen de baas hem weer kwam halen en ze tot 1 of 2 uur 's nachts terug aan de slag gingen.

Eens is er een schip (de O.238) vanzelf in 't water gegleden, daags voor de tewaterlating. Een andere maal was de champagne fles niet kapot geslagen en spoorloos verdwenen, maar de twee man die aan boord waren leken op een on-

woont sinds 1921 in een huisje langs de Boomstraat nummer 5, dat hij al de ganse tijd pacht. Binnen een paar jaar is dat dus veertig jaar in 't zelfde huis en 't jaar daarna 50 jaar getrouwd. Het manneke, dat trouwens nog zeer gezond en flink is, schijnt voor alles een buitengewoon u.thoudingsvermogen te hebben.

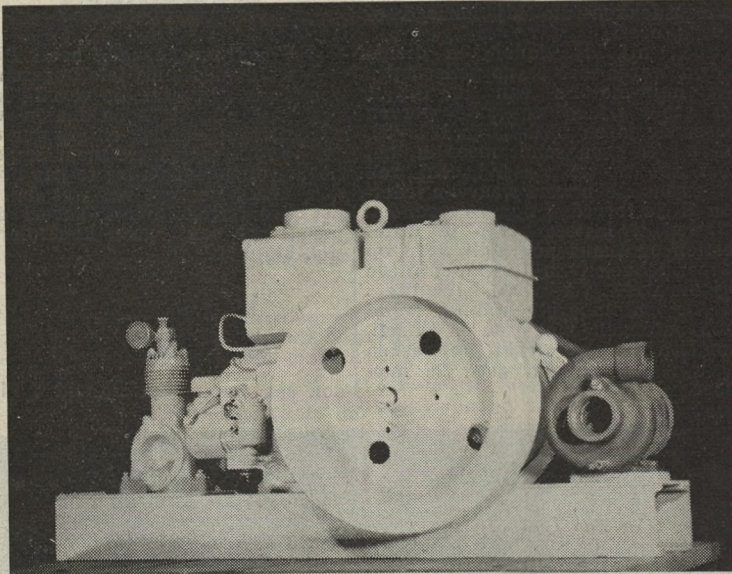
## NIET WIJKEN

Verleden jaar heeft Pitje zijn enkel gebroken, hij bleef 3 maanden 't huis en iedereen heeft gedacht dat hij er het beleid ging bij neerleggen. Maar zo rap gaf hij het niet op. Na drie maanden kwam Pitje uit zijn huizeke.. en recht naar de werf. We mogen er bij voegen : iedereen was gelukkig hem weer te zien. En Pitje was er niet minder blij om, weer de «oude» te zijn.

## PROFICIAT

Pitje, leef nog lang en gelukkig met uw «jonge springer» in uw proper, zindelijk huizeke. En ga maar nog eens af en toe naar de werf om er 't volk raad te geven, Uw onder-vinding is ook voor Uw baas, toen hij nog heel jong op de werf kwam, een gouden steun geweest.

## 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 deze week kwamen slechts twee normale verkoopdagen voor. De aanvoer op beide dagen was dan nog zeer beperkt zodat uiteindelijk de totale aanvoer een heel stuk kleiner was dan verleden week. Nochtans werd ook vorige week reeds heel weinig in de afslag gebracht. De prijzen waren deze week dan ook opnieuw zeer hoog en voor bepaalde soorten zelfs nog hoger dan de andere week. Dit komt ongetwijfeld ten goede aan onze visserij, maar toch is ook deze toestand niet gezond, in die zin dat ze de verbruiker tenslotte zal afschrikken. Immers als in de vismijn reeds meer dan 30 F voor een kilo kabeljauw moet betaald worden, kan men allicht gissen wat dit in de winkel kost. Nu is het wel zo, dat de prijzen in de winkels niet zo sterk schommelen als aan de kust en dat de verbruiker aan hoge visprijzen gewoon is. Het is immers de handelaar die doorgaans meest winst maakt, vooral in deze voor de visserij doorgaans slechte tijd.

Het waren bijzonder de ronde soorten van IJsland en van de

Noordzee die veel minder werden ommengebracht. Ook tongen waren zeer schaars, bijzonder dinsdag. woensdag was de aanvoer trouwens beter gevarieerd.

De kwaliteit was dinsdag over het algemeen nogal minnetjes, dit ten gevolge van de meestal te lange reizen die werden gemaakt. De opbrengsten waren voor de meeste schepen van bevredigend tot lonend. Alleen te kleine vangsten betreffen sommige vaartuigen een renderend cijfer te bereiken.

Deze week werd ook het Sandettie haringseizoen voor goed ingezet. Tien koppels hebben voor het ogenblik de haringjacht ingezet, haringjacht die vooral dinsdag gunstige resultaten afwierp. De haringprijs was zeer goed, vooral dat de binnengebrachte haring eerder klein was.

De totale aanvoer werd door 59 vaartuigen op de markt gebracht. Het totaal verkocht gewicht bedroeg 6.555 bennen vis, 43.000 kilo makreel, 80.550 kilo haring en 11.000 kilo tong.

De aanvoer van IJsland werd door drie schepen verzekerd, ze bedroeg 3.450 bennen vis. Al deze vis werd peperduur verkocht, zowel kabeljauw, schelvis als de minder bekende soorten als leng, zeewolf, tijgers en totten. De opbrengsten die deze vaartuigen bereikten waren dan ook allemaal zeer goed, dit in verhouding tot wat soms maar gelost werd. Slechts één werkelijk grote vangst bracht ook een zeer hoge opbrengst, deze van de O.80.

De Noordzee-vangsten waren woensdag merkelijk groter dan dinsdag, de opbrengsten ook veel renderender. De kabeljauwprijs was dinsdag hoogst en daalde van bij de aanvang van de markt op woensdag. Toch werd ook die dag nog een zeer lonende prijs betaald. Door vijf vaartuigen werden 1.100 bennen vis gelost.

Van het kanaal was de aanvoer eveneens woensdag het grootst. Dank zij deze Kanaal-schepen werden ook meer tongen binnengebracht, die woensdag goedkoper waren. De opbrengst door deze schepen bereikt waren zonder uitzondering renderend. Roggen daalden in prijs van het begin tot het einde van de woensdagmarkt. Het was dan ook tijd dat alle vis verkocht was. Door zeven schepen werden 630 bennen vis, 43.000 kilo makreel en 3.500 kilo tong gelost.

Slechts één Witte Banker op de markt deze week. De geloste vangst was dan nog weinig omvangrijk, zodat de opbrengst geen renderend peil bereikte. Tongen waren dinsdag duurst. Door dit ene vaartuig werden 30 bennen vis en 900 kilo tong gelost. Ook van de Oost kwam maar één vaartuig met zijn vangst aan de afslag. Deze vangst bevatte 40 bennen vis en 500 kilo tong, wat voldoende was om er een renderende reis mee te maken, gezien de korte tijd waarin het werd gevangen.

West-vis werd voornamelijk woensdag binnengebracht. De zeer hoge prijzen en het opnieuw verslechteren van het weer, brachten verschillende schepen vóór hun tijd naar de markt. Het gevolg hiervan was dat West variëteiten veel minder duur waren dan de vorige dag. Vooral wijting daalde aanzienlijk, zonder dat evenwel van goedkope wijting kan gesproken worden. Door 18 schepen werden 735 bennen vis en 3.500 kilo tong gelost. Drie kreeftenputters verkochten samen 170 bennen vis en 2.200 kilo tong. Platvis werd op beide verkoopdagen duur afgezet, dinsdag evenwel duurder dan woensdag. De opbrengsten waren hier echter wel bevredigend. De drie vangsten bevatten samen 170 bennen vis en 2.200 kilo tong.

	31-10-1959	3-11-1959	4-11-1959	5-11-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	58,—61,40	56,50-68,—	54,20-63 40	48,60
3/4 tongen — 3/4 sole	71,40	72,40-78,—	62,—70,—	52,—
Bloktongen — Sole moyenne	70,80	71,80-78,—	59,—71,40	53,40
Voor-kleine — Petite	68,—	66,80-74,—	60,80-68,—	57,40
Tarbot, groot — Turbot, gros	52,—	49,40-58,—	52,—57,—	50,60
Middel — Moyenne	.....	47,—62,—	48,50-57,20	50,—58,—
Kleine — Petite	.....	35,—43,20	35,—46,—	28,—
Griet — Barbue	.....	28,50-32,—	28,—30,60	16,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	16,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	24,—	14,—15,—	.....
Kleine iek — Petite	.....	22,—22,50	16,—20,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	22,—22,50	19,—20,40	13,—
Platjes — Toute petite	.....	.....	18,—20,—	11,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	14,80-18,40	12,60-15,—	.....
Middel — Moyen	.....	16,—18,—	17,—20,—	.....
Kleine — Petit	.....	10,40-14,50	15,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	8,80-17,—	9,60-11,40	.....
Middel — Moyen	.....	21,—33,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	20,—	.....
Rog — Raie	.....	12,—	.....	.....
Rode poon — Perlon	8,—13,—	11,400-18,—	5,20-16,50	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	9,60-18,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	8,60-11,—	7,50	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	27,20-34,—	15,80-37,50	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	9,60-20,—	9,60-26,—	.....
Wijting — Merlan	.....	29,50-33,—	28,—40,—	7,—
Schar — Limande	10,—	12,—19,—	5,20-11,—	.....
Steenhol — Sole limande	.....	.....	10,80	.....
Zeehaai — Aiguillat	18,—	23,50	14,40-16,—	.....
Hondshaai — Rousette	.....	11,20-13,30	6,60	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	9,—	13,60	5,10-10,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	40,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	4,— 4,80	3,40- 5 40	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	15,—	15,—	18,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	15,—	13,—23,20	19,—25,—	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	19,—21,80	13,—23,—	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	10,—	7,—10,—	.....
Schartong — Cardine	.....	14,—	10,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	12,40-18,—	16,—19,—	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	8,80-10,20	5,80- 9,20	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	7,40	9,80	5,— 6,—	.....
Koolvis — Colin	.....	35,—48,—	26,—46,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	18,80	13,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	16,50	12,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	15,—19,50	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	9,40	.....



Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>GARNAALAANVOER TE OOSTENDE</b>						
27-10	1	75	1.394	18,—	19,—	18,58
28-10	3	369	10.205	22,—	30,—	27,65
29-10	7	1.022	24.619	23,—	26,—	24,09
30-10	2	86	2.731	25,—	30,—	—,—
31-10	5	856				

Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE OOSTENDE</b>						
31-10	3	61.250	667.140			
2-11	15	196.500	2.634.356			
3-11	41	186.050	2.864.435			
Tot.	59	443.800	6.165.931			

Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
30-10	6	372	11.739	26,—	35,—	31,55
31-10	1	75	2.715	36,—	37,—	36,20
3-11	19	1.631	26.802	13,50	19,50	16,43
4-11	2	120	3.223	23,—	30,—	26,85

Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
29-10	7	1.598	22.551			
3-11	4	6.487	107.208			
4-11	10	13.802	226.581			

Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>VIS ZEEBRUGGE</b>						
29-10	16	14.535	256.630			
3-11	8	13.370	341.610			
4-11	35	49.500	1.135.920			

Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE</b>						
29-10	6	827	31.637	36,—	44,—	
30-10	13	1.099	34.751	29,—	35,—	
31-10	21	2.008	58.862	24,—	35,—	
3-11	53	7.903	123.271	12,—	20,—	

Datum	Vangsten	Kgr	†	Min.	Max.	Gem.
<b>SPROTAANVOER NIEUWPOORT</b>						
30-10	2	576	8.928			
3-11	12	576	7.404			

**IJSLAND**

**Zaterdag 31 oktober**  
 Grote schelvis 12,80-20,60, midden 12,80-14,40, klein 6-11,40; Kabeljauw 23-25,40; Gulen 8-20,20; Schaaf 15; Zeebaars 9,40-10; Leng 11,80-13,40; Schar tong 6; Heilbot 18,60-32,50; Koolvis 8,40-10,80; Zeewolf 9,20-9,40.

**Woensdag 3 november**  
 Grote schelvis 15,40-22,60, midden 12-15,40, klein 9,60-12; kabeljauw 18-30,60; gul'en 8,40-26,20; schaat 18,60; zeebaars 9,60-11,80; leng 15,20-19; schar tong 11,60; heilbot 29,80-45,20; koolvis 9,20-14; zeewolf 10,20-15,60.

**Donderdag 4 november**  
 Grote schelvis 17-22,40, midden 15,80-21,20, klein 9-11; kabeljauw 26-34; gul'en 10,50-27; wijting 19; zeebaars 9,80-13; leng 13-14,60; schar tong 8-12,20; heilbot 25-45,60; koolvis 12,20-12,80; hondshaai 9-14;

**GENT**

VAN 24 TOT 30 OKTOBER 1959

Tongen, 3/4 in kg. 7 5fr. en v/ kleine 60 fr.; Tarbot grote 85 fr. en midd. 60 fr.; Griet midd. 54 fr.; Grote iek 30 fr. en lek 3e slag 24 fr.; Schelvis midd. 40-48 fr.; Rog 40-50 fr. en vleugels 50 fr.; Kabeljauw 44-60 fr.; Gulen 18-20 fr.; Hozemondhamme 56-65 fr.; Wijting 16-20 fr.; Hondshaai 45 fr.; Makreel 16-22 fr.; Zeebaars repen 45 fr.; IJle haring 16-19 fr.; Koolvis 28 fr. Verse garnalen 64-70 fr.

**BRUSSEL**

VAN 24 TOT 30 OKTOBER 1959

Tongen 3/4 in kg 82 fr. en v/

**NIEUWPOORT**

	29-10	3-11	4-11
Grote tong — Grosse sole	55	56-55	54-60
Bloktong — Sole moyenne	55	65	65
Fruittong — Sole 3/4	55	69	68-71
Schone kleine tong — Petite sole	55	65	64
Kleine tong — Toute petite sole	48	50	50-53
Grote tarbot — Turbot gros	48	52	52
Middelm. tarbot — Turbot moyen	45	50	50
Varia — Divers	—	40	40
Griet — Barbue	—	35	35
Pieterman — Grande vive	—	42	—
Grote pladijs — Grosse plie	20	20	20
Middelm. pladijs — Plie moyenne	32	23	24
Kleine pladijs — Petite plie	15	14	15
Deelvis — Portion	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	31	20
Gul — Petit cabillaud	—	22	22
Keilrog — Raie radiée	12	18	14-13
Rog — Raie	11	14	12-10
Tilten	11	11	11-8
Scherpstaarten	—	8	—
Halve man	—	9	9
Grote wijting — Gros merlan	16-12	14-12	14-12
Kleine wijting — Petit merlan	—	10	8-9
Bot — Flet	8	9	8
Schar — Limande	—	19	20
Zeehaai — Aiguillat	7	7	7-10
Zeehond — Chien de mer	—	—	—
Robaard — Grondin rouge	—	—	—
Knorhaan — Grondin	—	—	—

**OOSTENDE**

DINSDAG, 3 NOVEMBER 1959

O.5	125	13,66	1.708
O.21	125	13,66	1.708
O.177	175	10,95	1.916
O.628	175	10,95	1.916
O.93	250	11,00	2.750
O.759	250	11,00	2.750
O.91	265	11,49	3.045
O.234	265	11,49	3.045
O.49	150	11,97	5.387
O.100	150	11,97	5.387
O.31	300	13,21	3.963
O.261	300	13,21	3.963
O.19	300	10,80	3.240
O.126	300	10,80	3.240
O.10	245	11,54	2.827
O.84	245	11,54	2.827

**NIEUWPOORT**

**Vrijdag 10 oktober**  
 N.788-N.790 576 15,50  
 Puf : 200 kg x 1,31

**Dinsdag 3 november**  
 N.788-N.790 80 12,55  
 N.735-N.423 106 13,00  
 N.706-N.726 128 13,00  
 N.716-N.106 112 13,25  
 N.71-N.146 42 12,10  
 N.812-N.721 108 12,65  
 Puf : 485 x 1,34

Totaal : 576 kg 7.404 F Min. prijs 12,10 Max. prijs 13,25 Gem. prijs 12,85.

**WOENSDAG**

**11 NOVEMBER :  
 GEEN VERKOOP**

Op woensdag 11 november wordt er in de vismijnen van de kust geen vis, sprot of garnaal verkocht.

kleine 78 fr.; Tarbot, grote 110 fr., midd. 86 fr. en kleine 51 fr.; Griet kleine 51 fr.; Grote iek 29-38 fr.; lek 3e slag 17 fr.; Schelvis midd. 52-65 fr.; Rog 45 fr. en vleugels 60 fr.; Kabeljauw 50-75 fr.; Gulen repen 54 fr.; Hozemondhamme 66-75 fr.; Wijting 22-28 fr.; Arend (Pieterman) 38-45 fr.; Makreel 26-30 fr.; Zeebaars, repen 60 fr.; IJle harnig 22-28 fr.; Heilbot 90 fr.; Koolvis 30-40 fr. Verse garnalen 60-90 fr.

**MARKTBERICHTEN**

**IJMUIDEN**

(Vervolg van blz. 7)

DINSDAG : 3400 kisten vis, waarbij 30 tong, 100 schol, 900 verse haring, 800 makreel, 550 schelvis, 350 wijting, 200 kabeljauw en gul, 250 koolvis. Besommingen : «Beatrice» 17.900; «Nestor» 26.000; «Arie Ouweland» 26.500, «SCH.125» 19.800, «VL.84» 15.700.

WOENSDAG : 2400 kisten, waarbij 100 tong, 200 schol, 250 verse haring, 450 makreel, 600 schelvis, 225 wijting, 200 kabeljauw en gul, 50 koolvis. Besommingen : «Claesje» 23.900, «Elie» 27.300, «Alberta-Hendrika» 28.500.

**VERWACHTINGEN**

Zaterdag 7 november

Witte Bank : 0,243 (40 b. vis en 1500 kg tong).

Maandag 9 november

Noordzee : 0,247, 0,108, 0,295, 0,305.

Kanaal : 0,220, 0,155, 0,266.  
 Witte Bank : Z.537, 0,200, 0,166, Z.549

IJsland : 0,294, 0,239, 0,286.

Dinsdag 10 november

Witte Bank : 0,165, Z.745, 0,170, 0,290, 0,421, 0,119.

Noordzee : 0,268, 0,278, 0,94, 0,235.

Kanaal : 0,174 (vermoedelijk), 0,287.

West : 0,345, 0,77, 0,349.

IJsland : 0,316 (1000 b. vis), 0,217, 0,282, 0,224, 0,236.

# VISSERIJNIEUWS uit het BUITENLAND

## CONCARNEAU Nieuwe verkoop- vennootschap voor vis

Dinsdag 26 oktober bezocht dhr Grandval, algemeen sekretaris der marine-departementen, de haven van Concarneau. Bij deze gelegenheid spraken de reders en vissers hem, bij monde dhr Donval, over een ontwerp tot stichting van een nieuwe vennootschap die de vis-propaganda en vis-verkoop zou centraliseren.

De heer Grandval, na aandachtig toelustingen, verklaarde dat het ontwerp werkelijk opbouwend was en hij er zijn volledige steun zou aan verlenen. Het ontwerp heeft een dubbel doel: door coöperatieve samenwerking produktie en verkoop verhogen.

## Tonijnkampagne

Deze campagne wordt niet alleen te Concarneau, maar overal, stil gelegd, daar het seizoen hiervoor ten einde is. Alleen de grote diepvriezers die uitgeweken zijn naar Dakar, ingevolge het Italiaans-frans akkoord, kunnen voort vissen. Het begin dezer campagne lijkt evenwel niet schitterend, doch hier komt stilaan verbetering in.

8 diepvriezers opereren nu vanuit Dakar en weldra zal de «Araok-Atao» volgen. Dit laatste schip van de rederij Dhellemes, werd verkocht aan de heer Marc Langlois, industrieel te Parijs, die het voor de tonijn-kampagne liet uitrusten en nu Dakar als aanleghaven toewijst.

## LA ROCHELLE - PALLICE

### Yacht op sleeptouw

Donderdag 28 oktober liep de treiler «Aigrette» binnen met een haast volledig onttakeld yacht van 12 meter, op sleeptouw. Het yacht, dat in zeer slechte staat verkeerde, werd geïdentificeerd als zijnde de «Sic-Transit» van Amerikaanse nationaliteit, waarvan de beide opvarenden op 17 oktober door de bemanning van de zweedse cargo «Scania» werden opgepikt.

## ARCACHON Nieuwe magazijnen

Na de oprichting van een voorlopige vismijn heeft het gemeentebestuur toegestemd in de oprichting van 18 magazijnen voor vis-handelaars, en een ladings- en loskaai met de noodzakelijke bijgebouwen.

De vissers van de streek zijn gelukkig dat hun haven thans ook een «menselijk» uitzicht zal krijgen.

## GREVELINGEN

Terwijl de kustvisserij zijn normale slentergangetje gaat lijken de haringvissers minder gelukkig. Enkele schepen zijn in tweespan uitgevaren, doch hebben zonder tastbare resultaten de steven moeten

huiswaarts draaien. Zij hopen nochtans dat de dalende temperatuur hen binnen enkele dagen zal toelaten de haringvisserij normaal te beoefenen.

## BOULOGNE Toenemende werkongevallen aan boord

Het syndikaat der matrozen ter visserij heeft aan de marine-autoriteiten schriftelijk gevraagd om de veiligheidskommissie te willen samen roepen en de syndikale afvaardiging te willen laten vertegenwoordigen op deze bijeenkomst. Het syndikaat verontrust zich over de toenemende werkongevallen aan boord en wil voor het winterseizoen maatregelen ter voorkoming doen onderzoeken, opdat de matrozen met meer «veiligheid» zee zouden kiezen.

De marine-autoriteiten hebben hierop geantwoord dat het bijeenroepen der kommissie onmogelijk was, doch dat onmiddellijk een inspekteur en een genesheer belast werden de diverse ongevallen die zich de laatste maanden hebben voorgedaan te onderzoeken om de oorzaken ervan te bepalen en de nodige maatregelen ter voorkoming te willen voorstellen.

## Notre Dame de France

is de naam van een nieuwe treiler die in rolen van stapel liep voor rekening der rederij Gournay Frères te Boulogne. Motor 1.100 PK, 375 toeren.

Snelheid: 13 knopen.  
Immatrikulatienummer: B. 2809.  
Deze treiler vervangt de «Notre Dame de France» die in 1956 verkocht werd en de laatste «koolbak» was in Boulogne.

## Aanvoer

De aanvoer in de haven van Boulogne was in september 2.700 Ton hoger dan in augustus, doch de gemiddelde prijs lag 3.50 F lager. In de aanvoer waren begrepen 1.600 Ton haring en 1.000 Ton makreel.

## Recordprijs

Woensdag 27 oktober bereikte de haringprijs in de vismijn van Boulogne een recordprijs: 293 fr. F het kilo. Er is evenwel voor 't ogenblik zeer weinig haring, doch de prijs heeft verscheidene haringvissers ertoe aangezet zich klaar te maken om de Sandettie-gronden te bezoeken.

VAN 9 NOVEMBER TOT  
18 DECEMBER E.K.

## VISSERIJCONGRES IN TANGANIKA

De Internationale Landbouw- en Voedingsorganisatie richt te Tanga, in Tanganika, een Onderzoekingscentrum en Kongres in voor de visserijen in de Afrikaanse gebieden. Praktische en Theoretische kursussen zullen hieraan verbonden zijn

en toegankelijk gesteld worden voor alle belanghebbenden.

Dit kongres en de eraan verbonden lessen gaan door van 9 november tot 18 december en zijn veelzijdig: niet alleen theorie wordt besproken en onderwezen, doch de deelnemers gaan reizen medemaken op de diverse visgronden om de werkelijke uitslagen aan de theorie te toetsen.

Niet alleen studenten, visserij-experten en vissers zullen aan deze werkzaamheden deelnemen, doch verschillende vooraanstaande biologen werden afgevaardigd, zoals: Dr. G. J. Dockley, visserij-deskundige, afgevaardigd door het gouvernement van Tanganika, professor J. A. Crutchfield van de universiteit van Washington, enz....

## Vijf Engelse vissers omgekomen

De Engelse kustvissers «Easter Morn» kapseisde bij de storm van verleden week en dreef af naar de kust. Toen het schip benaderd kon worden werd geen enkel spoor meer gevonden van de drie bemanningsleden: Alexander Ironside, Bert Duthie en Andrew Duthie.

Bij Inverallochy kwam de «Morning Star» op de rotsen terecht en hierbij verloren William Strachan en Andrew Duthie, vader van voornoemde, het leven.

## Duitse vis te Hull?

Sinds 41 jaar is het de Duitse schepen verboden hun vangsten te verkopen te Hull, doch daar schijnt thans verandering op til te zijn.

Inderdaad, handelaars en reders van Hull, zijn in onderhandeling over de mogelijkheid deze «ban» te verbreken.

Volgens de heer Ian Class, vertegenwoordiger der vishandelaars, is de algemene opinie tegen het handhaven van deze ban, uitgesproken in 1918, onder invloed van de overwinningsoes na de eerste wereldoorlog. De heer Laurie Oliver, vertegenwoordiger der reders en vissers heeft natuurlijk een andere opinie en zou dit embargo willen handhaven.

Intussen handelen andere havens sinds jaren op zeer vriendschappelijke voet met de Duitse vissers en moet Hull zekere vissoorten missen, vooral wanneer de plaatselijke reders en vissers geen voldoende vangsten kunnen aanbrengen. Hetgeen de handelaars van Hull natuurlijk tamelijk op de maag ligt. In een officiële verklaring deelde de woordvoerder der handelaars mede: «Het is in feite abnormaal dat ons gouvernement op internationaal gebied heel wat commerciële en vriendschappelijke betrekkingen met de Bondsregering onderhoudt, alle andere havens Duitse vis invoeren, en wij te lijden hebben onder een embargo dat tenslotte door het privaats initiatief werd uitgesproken en gehandhaafd zonder enig officieel karakter».

De Duitsers mogen er zich dus aan verwachten dat de sluisen van Hull ook weer voor hen geopend zullen worden.

## Ook Frankrijk

verkoopt diepzeetrelers aan Engeland. De treiler «Courlis» behorende tot de rederij «Pêcheries de l'Océan» van Arcachon werd verkocht aan reder Georges Wood

van Aberdeen. Het schip dateert van 1919 en werd destijds gebouwd door Hall Russell en Co te Aberdeen.

## Koninklijke belofte

Hare Majesteit, Koningin Elisabeth van Engeland, heeft in haar rede, uitgesproken tijdens de opening van het nieuwe parlement, op woensdag 28 oktober, beloofd dat de hulp aan de visserij verder doorgedreven zal worden. Hare Majesteit verklaarde tevens: «Bij de Tweede Wereldconferentie over de Zeewetgeving zal ik mijn ministers opdracht geven een juiste en rechtvaardige oplossing van de territoriale problemen der zeevisserij na te streven.»

Zoals men weet moet deze conferentie doorgaan volgende lente.

## Spaanse treilers in nood

Twee Spaanse treilers zijn de haven van St Marys binnengelopen tijdens de laatste storm. Zij werden verrast ten westen van Biscshops Rock en een van hen meek water door de zijspanten, zodat hij hulpeloos ronddreef. Zij konden gelukkig de haven binnengeleefd worden, waar de noodzakelijkste herstellingen werden uitgevoerd.

## Afbraak

Drie treilers van de Aberdeen-vloot werden aan Belgische afbreekfirmas verkocht en zullen weldra onze havens binnenvaren om te worden onttakeld en afgebroken. Anderen zullen weldra volgen en gaan naar Nederlandse en Duitse afbreek-werven.

## Poolse visserijschepen

lijken in het buitenland getrige afnemers te vinden. Inderdaad kan de Poolse overheid melden dat 70 pct van de produktie der Poolse visserijschepen naar het buitenland worden verkocht. Veertien naties kochten dit jaar schepen in Polen of gaven bouwopdrachten aan Poolse werven. Onder de afnemers vermelden we niet alleen de Sowjet-Unie en China, maar ook Indonesie, de Verenigde Arabische Republieken, Brazilië, Groot-Brittannië en Frankrijk!

Inmiddels zitten de eigen werven met de handen in het haar bij gebrek aan voldoende bestellingen (dit laatste vooral voor wat Engeland en Frankrijk betreft).

## Orkney-kreeften naar Frankrijk

De verkoop van Orkney-kreeften in Frankrijk lijkt dusdanig lonend dat een speciaal luchttransport ingelegd werd, en de kreeften regelmatig per luchtzending van Orkney naar Finistere worden verzonden. Dit tengevolge van een steekproef die door de coöperatieve der Orkney-vissers werd gemaakt op eigen risico en dusdanig succesvol was dat er een dringende regeling diende genomen te worden om de bestellingen regelmatig te kunnen afleveren. Voor het transport werd een Belgisch «Viking» toestel gehuurd.

## TV-propaganda

De visbraders van Londen hebben een gezamenlijk ontwerp opgesteld om hun produkten over de TV aan te bevelen en er tijdens de komende eindejaarsperiode een intense publiciteit voor te maken.

# VISSERIJNIEUWS

## uit het BUITENLAND

### NIEUWE VISSERSHAVEN IN ZEELAND

De minister van Verkeer- en Waterstaat, de heer H. A. Korthals, heeft Gedeputeerde Staten van Zeeland medegedeeld, dat de minister-raad heeft goedgekeurd, dat er bij Colijnsplaat op Noord-Beveland een vissershaven zal worden gegraven en deze haven zal de vissershaven bij Veere vervangen, die door de afsluiting van het Veerse Gat voor de visserij verloren gaat.

### DE ENGELSE WALVISSERIJ

Het gaat nog steeds niet goed met de Engelse walvisserij. De voorspellingen zagen er zo goed uit, maar er is in de praktijk maar bitter weinig van terecht gekomen. Niemand kon ook voorzien dat het weer zo zou tegenwerken.

Het ziet er niet naar uit, dat de Engelse walvisserij nog zal worden gered, al zijn er natuurlijk rotsvaste optimisten die blijven hopen.

Men denkt onwilligkeurig aan de Engelse walvisserij van vorig jaar. Toen was het op 15 oktober prachtig weder en de vangsten waren die nacht dan ook uiterst goed. Toen kwam de wind, die vier dagen lang met enorme kracht over het zeeoppervlak scheerde. De haring dook naar de diepte en kwam niet meer terug.

### IERSE MAATREGEL

Als de engelse walperiode ten einde is, plegen de hollandse drijfjachtschepen naar Ierland te gaan om daar op de haring te gaan jagen. Daaraan is nu waarschijnlijk een einde gekomen, want de Ierse regering wil haar territoriale wateren gaan beschermen. De visserij in de Oostbaai van Dunmore zal door deze bescherming van grenzen wel tot de onmogelijkheden gaan behoren. Zolang de visserij rondom Ierland werd uitgeoefend door drijfjachtschepen heeft het Ierse gouvernement niet ingegrepen. Maar de invasie van trawlers van het kontinent nam steeds grotere vormen aan. Zij maakten intensief jacht op de vis en volgens de Ieren liep de haringstand sterk achteruit door de visserij van Duitse en andere trawlers.

Het gaat bij de Ieren niet alleen om de haring. Men wil ook voorkomen dat Franse en Spaanse schepen de greeften volledig uitroeien.

### NOORS PLAN

De tendens om de visgronden bij het eigen land te beschermen wordt steeds sterker. IJsland is het meest bekende voorbeeld, maar ook Ierland wil zijn belang nadrukkelijker gaan beschermen.

Nu heeft Noorwegen een plan ontvouwd, dat voorziet in de bouw van vier nieuwe visserij-patrouille-vaartuigen, die de Noorse visserijen moeten beschermen.

Het ministerie van visserij wil er nog twee schepen bijbouwen, als de visserijgrenzen tot 12 mijl zouden worden uitgebreid. De verhou-

ding tussen Engeland en Noorwegen is momenteel niet zo best. Minister Lysoe heeft verklaard dat Groot-Brittannië om de verzekering heeft gevraagd, dat Noorwegen zijn grenzen niet zou uitbreiden. Dan zou Groot-Brittannië de Noorse verse vis als, industrieproducten, vrijgesteld van invoerrechten, accepteren.

De president van de noord Noorse associatie van vishandelaars in verse vis heeft verklaard: «De twaalfmijlzone is niet te koop voor onze lidmaatschap van de Europese vrijhandelsorganisatie. De twaalfmijlzone is belangrijker dan het verkopen van verse vis».

Minister Lysoe heeft verder nog verklaard, dat de Britten het onredelijk achten hun markt voor Noorse bevroren vis te openen, als Noorwegen van plan is moeilijkheden te zoeken voor Britse vissers, «natuurlijk zal Noorwegen geen beslissing nemen over de verruiming van de grenzen tot na de conferentie over zee-recht, die in maart in Genève wordt gehouden», zei de minister van visserij.

De bouw van de patrouilleschepen is echter veelzeggend genoeg. De vrije zee in onze omgeving wordt steeds kleiner, terwijl het gedrang steeds groter wordt. De visserij is geen gemakkelijk bedrijf.

### GEVECHT TEGEN HET MONSTER

Het zou kunnen een basis vormen voor een goede roman, iets in de aard van Hemingway's «The Old Man and the Sea», als het geen tastbare werkelijkheid geweest was, die velen ongelukkig zal voorkomen.

16 man hebben een zeven-urenlang gevecht geleverd tegen een monsterachtige walvis-haai, die 5 ton woog!

Op een zonnige morgen voer G. S. Illugason, een beproefd IJslands visser, in opdracht van de Internationale Landbouw- en Voedingsorganisatie uit van Mangalore (Indië) met twee schepen, bemand door zijn twee assistenten en dertien man. Het doel was de dertien indische vissers vertrouwd te maken met het gebruik van moderne visserij-uitrusting en materiaal. Om een uur 's midags, op acht mijl van de haven, werd de vaart een adembenemend avontuur.

«We zagen de vin van een walvis-haai boven water uitsteken, en konden hieruit afleiden dat een reusachtig dier er aan 't rond zwemmen was. Geen der bemanningsleden had ooit een haai van dergelijke afmetingen gezien en we voeren er heen».

Het enige wapen en tegelijkertijd vangmateriaal dat aan boord was bestond uit een twee en half voet lange haak, zonder weerhaken, vastgemaakt aan een stevige manillalijn.

«We voeren rondom het dier, ik wachtte op een geschikt ogenblik om de haak door de rugvin te jagen. Het geluk diende ons en op 't ogenblik dat het dier probeerde onder een der boten door te zwemmen joeg ik de haak met volle kracht door het midden van de rugvin».

Nu begon een der meest fantastische vaarten die ooit plaats grepen. Het dier ging er van onder en nam beide boten op sleeptouw tegen een snelheid van 5 knopen. Gedurende 20 minuten lukte het woedende dier er in beide schepen in zig-zag mee te sleuren, tot de manillalijn brak.

Het werd een algemene ontgoocheling, tot het dier weer, vlak langs mijn boot, boven water kwam en ik een nylonlijn door het oog van de haak kon halen, waarop het dier weer woedend naar open zee zwom, mijn schip op sleeptouw nemend.

Eerst om half vijf leek het dier uitgeput en kon ik een insnijding maken onder de rugvin, er acht nylonlijnen doorhalen, en proberen het dier op sleeptouw te nemen. De haai deed een uiterste krachtingspanning, dook en probeerde het schip mee te sleuren onder water. Gelukkiglijk waren de lijnen lang genoeg en bereikte hij de bodem zonder dat deze gespannen stonden.

Doch het dier was nog niet zo snel uitgeput als wel verwacht kon worden en het gevecht duurde zeven uren, waarbij nog verscheidene lijnen dienden vastgemaakt en zeer voorzichtig gevaren om het schip niet verloren te laten gaan.

Na volle zeven uur was het dier eindelijk totaal uitgeput en eerst 's morgens om vijf uur werd de haven weer aangedaan, met de logge, vijf ton zware massa op sleeptouw.

Het was in zijn aard het grootste dier dat ooit werd gezien en van de 143.000 inwoners van Mangalore zijn er 105.000 komen kijken!

Uiteindelijk werd het dier voor een armzalige 500 roepies verkocht.

### VERHOOGING DER PRODUKTIE IN DUITSLAND

De 200 treilers der Duitse hoogzeevloot hebben de eerste negen maanden van dit jaar 318.000 Ton vis aangevoerd, tegenover 299.000 Ton voor dezelfde periode van vorig jaar. Dit jaar waren in deze aanvoer begrepen: 221.000 Ton vis en 97.000 Ton haring, tegenover 214.000 Ton vis en 85.000 Ton haring vorig jaar.

Intussen zijn de Duitsers zich meer op de vangst van vis toe gaan leggen en beginnen zij minder belang te hechten aan de haringcampagne. Inderdaad neemt noch slechts de helft van de vroegere haringvaarders aan deze actie deel en vaart al het overige op visvangst. Robaard maakte midden oktober zeer goede prijzen, maar ook de haring, waaraan de conservenindustrie dringende behoefte heeft, kreeg prijzen die sinds lang niet meer gekwoteerd werden en aan echte record-cijfers deden denken. De voorraden der visindustriën zijn de laatste weken snel geslonken, niet alleen voor haring maar ook voor de andere visconserven-producten.

Ook de arbeidskrachten zijn moeilijk te krijgen, het wordt in Duitsland — waar al werkt dat armen en benen heeft — steeds moeilijker seizoenpersoneel te bekommen en de lonen stijgen voor deze categorie werklui dan ook buiten alle normale verhoudingen.

Ook de markt voor verse vis kende een onverwachte prijsstijging, terwijl de aanvoeren de laatste dagen tonnagen boekten die werkelijk «maximumcijfers» omvatten.

Toch mag hieruit niet afgeleid worden dat de eindejaarsrekening er schitterend zal uitzien want de

stijgende aanvoercijfers der eerste negen maanden werden aan lagere prijzen verkocht dan voor dezelfde periode 1958, zodat de gemiddelde prijs over het algemeen zelfs onder deze van de eerste drie trimesters van vorig jaar lag. Thans dreigt Bonn ook met de stookolie-belasting van 30 DM per Ton, en als de regering voor de hoogzevisserij de gevraagde uitzondering niet wil toestaan zal dit de kostenrekening zwaar belasten.

### HOSPITAAL- KERKSCHIP «DE HOOP»

Radiotelefonisch deelde kapitein W.F. Rog de volgende gegevens over de afgelopen reis mede:

Medische dienst (scheepsarts J. M. Rodermond).

Aan 68 patiënten werd medische hulp verleend: 18 hiervan werden in het scheepshospitaal opgenomen, het aantal verpleegdagen bedroeg 65. Via de scheepszender werden 36 medische adviezen gegeven.

Radiotechnische dienst (radio-telegrafist A. Poortvliet).

Aan boord van de vissersschepen werden 12 reparaties aan zenders, echoloden, enz. uitgevoerd. 17-maal moest, ook al door de slechte weersomstandigheden, met een technisch advies worden volstaan.

Technische dienst (1e machinist N. de Vreugd).

Door het machinekamerpersoneel van «De Hoop» werden 3 noodreparaties aan boord van de loggers uitgevoerd.

Meteorologische dienst: 130 uitgebreide weerrapporten werden naar het KNMI te De Bilt verzonden. Na een reis van bijna 4 weken is het hospitaalkerkschip «De Hoop» hedenmorgen, 30 oktober 1959, om 9u30 v.m. Amsterdam binnengelopen. De vertrekdatum van de eerstvolgende reis is vastgesteld op 4 november a.s.

### DE REGELING VAN HARINGAANVOER IN NEDERLAND

#### Boete aan overtreders

Dat het bedrijfschap in Nederland een sterke hand heeft in het regelen van haringaanvoer, is deze dagen nogmaals bewezen.

Op 24 mei van dit jaar liep de SCH.117 de IJmuider haven binnen met 28 kantjes «Hollandse nieuwe». De haringrace was in volle SCH.177

gang. De volgende dag was de SCH.177 tot op een uur van de haven genaderd. Het schip had 68 kantjes van het zeebanket aan boord. De SCH.117 verliet de haven weer, het andere schip tegemoet en nam 18 kantjes over. Volgens de verordening die het produktieschap op verzoek van de reder heeft ontworpen, mogen per schip niet meer dan 50 kantjes geland worden. De visserijmaatschappij die de beide schepen ter haringvangst had uitgestuurd, werd geverbaliseerd omdat zij de verordening zou hebben overtreden. Zoals gemeld eiste de officier van justitie f 2.500 boete. De politierechter veroordeelde de maatschappij tot f 300.

Daaruit blijkt van welk groot belang het zou zijn, moest dank zij de opvangregeling de sprot- en garnaalaanvoeren kunnen geregeld worden.

# De ' Lips HMF ' verstelbare schroepsschroef

(Vervolg van vorige week)

- De bedrijfszekerheid neemt toe.
- Een of meer der motoren kan ook dienen voor het aandrijven van hulpwerktuigen, terwijl de andere motor(en) de schroef aandrijft.
- Indien men bijvoorbeeld vier motoren op één as heeft, kan men een vijfde motor in reserve hebben en steeds een motor in revisie nemen, terwijl het schip slechts stil behoeft te liggen terwijl men de motor verwisselt, wat snel kan gebeuren.
- Indien men gedurende langere tijd niet het volle vermogen nodig heeft, kunnen één of meerdere motoren afgekoppeld worden.

Al deze mogelijkheden kunnen met een vaste schroef slechts zeer gedeeltelijk benut worden, omdat één van de drie uitgangspunten van het ontwerp van geheel verandert. Bij een verstelbare schroef echter kan men de spoed zodanig instellen dat het aantal in bedrijf zijnde motoren weer zo gunstig mogelijk belast wordt.

## V. Algemene kenmerken

### a. Kans op schade

Vaak wordt tegengeworpen dat de verstelbare schroef bij het slaan op een zich onder water bevindend voorwerp direct kostbare schade zal oplopen.

Dit is niet waar. Een goede verstelbare schroef is zo ontworpen, dat, als hij ergens opslaat, alleen de bladen beschadigd worden, doch naaf en verstellmechanisme niet.

Men behoeft dan dus alleen een of meer bladen te vervangen, wat zeer eenvoudig kan gebeuren.

### b. Gebruik van reducties

Indien men snellopende motoren plaatst, kan men bij de verstelbare schroef gebruik maken van een zeer eenvoudige reductie zonder omkeerbeweging.

In Skandinavie is men er in enkele gevallen al toe overgegaan een snaarverbinding toe te passen in plaats van een tandwielverbinding.

### c. Prijsverschil

Zoals reeds eerder werd opgemerkt is de «Lips-Schelde» verstelbare schroef voor de kleinere vermogen in vele gevallen vrij kostelijk.

De «Lips-HMF» schroef zal in sommige gevallen bijna even duur zijn als een gewone installatie, in andere gevallen wat duurder, waarvoor men echter de bovengenoemde voordelen heeft.

Zowel bij de «Lips-Schelde» als bij de «Lips-HMF» schroefinstallatie kan men er echter rekening mee houden, dat de volgende onderdelen van de normale schroefinstallatie wegvallen :

- Een bronzen vaste schroef.
- De schroefas.
- Het stuwblok.

De keerkoppeling of omkeerbeweging van de motor.

Thans zal de werking en constructie van de «Lips-HMF» ver-

stelbare schroefinstallatie worden beschreven.

De hieronder beschreven installatie is het meest gebruikte type.

## Stuurhut of kommandobrug tot verstellmechanisme

Op de brug is een handwiel aangebracht, voorzien van een spoedstandaanwijzer. Via een of meer stangen, onderling verbonden door kruiskoppelingen of kettingen, wordt een verdraaiing van het handwiel overgebracht naar de ingaande as van het verstellmechanisme dat aan de linkerkant van figuur 4 is afgebeeld.

Op de ingaande als in een worm (83) bevestigd, welke in de gesloten kast (64) is aangebracht.

Bij de grotere installaties is op het verstellmechanisme nog een electromotor aangebracht. Deze motor is dan verbonden met de ingaande as en wordt vanuit de stuurhut bediend. Het handwiel wordt dan alleen nog gebruikt als door een of andere oorzaak geen stroom beschikbaar is.

Bij de kleinere typen kan deze elektrische bediening ook worden aangebracht.

## Verstellmechanisme

De worm (83) grijpt in een wormwiel (114). Detail A op de tekening laat dit zien. Dit wormwiel (114) heeft een vierkante binnendraad, welke in de draad van een bus (113) grijpt. Wordt nu de worm (83) verdraaid, dan zal ook het wormwiel (114) draaien en zich over de vierkante draad van de vast aan de kast verbonden bus (113) in langsscheepse richting schroeven.

In het einde van het wormwiel (114) zijn twee kogellagers (116) aangebracht, waartussen zich een ring (117) bevindt. In de ring is een pen (118) bevestigd.

De schroefas is tot in het midden van het verstellmechanisme hol, waardoor in de schroefas een verstellstang (119) kan worden gestoken. De pen (118) is nu door deze verstellstang gestoken, en doordat in de schroefas twee sleuven zijn gemaakt kan de pen, en daarmee ook de verstellstang, in langsscheepse richting verschoven worden.

In het achtereinde van de dikke verstellstang (119) is de lange, dunne verstellstang (304) vastgeschroefd.

## De schroefnaaf

Deze is rechts op de tekening afgebeeld en bestaat uit een hol bolvormig lichaam, dat aan de voorzijde uitloopt in een cilindrisch gedeelte. In dit cilindrisch gedeelte bevindt zich een conisch gat ter bevestiging van de naaf op het conisch einde van de schroefas.

De naaf is deelbaar in de delen 315A en 315F.

De verstellstang (304) loopt door tot achter in de naaf en is daar gelegerd. Midden in de naaf is op de verstellstang een juk (317) geschroefd, waarmede de beweging van de verstellstang (304) op de schroefbladen (312) wordt overgebracht.

In de detailtekening B is een dwarsdoorsnede van de naaf weergegeven. Hieruit is te zien dat het

juk (317) driehoekig is, dit in verband met het feit dat de schroef 3-bladig is. Bij een 2- of 4-blad-schroef is het juk vanzelfsprekend rechthoekig. In het juk (317) is voor elk schroefblad een pen (314) bevestigd, aan het einde waarvan zich een vierkant, bronzen busje bevindt, dat om deze pen kan draaien (313). Dit busje glijdt in een gleuf, welke is uitgespaard in de onderste flens van het schroefblad. In de beide doorsnedetekeningen is de vorm van de bladvoet duidelijk te zien.

Wordt nu de verstellstang (304) bewogen, dan zal deze beweging via het juk (317), de pennen (314) en de busjes (313) op de bladen worden gebracht, waardoor deze om hun assen gaan draaien.

In de normale uitvoering laat de constructie een hoekverdraaiing van de bladen toe 60°. Voor zeilschepen met hulpmotor(en) is het ook mogelijk de schroef te leveren met een hoekverdraaiing van 110°, waardoor het mogelijk is de schroef in de vaanstand te zetten, wat bij het zeilen de minimum weerstand zal geven.

## De schroefasleiding

In de verstellkast zijn, ter geleiding van de schroefas, twee rollen-lagers (25 en 124) aangebracht. (Voor de zeer kleine uitvoeringen zijn dit kogellagers).

Het achterste lager is zo berekend, dat het tevens de stuwkracht van de schroef opneemt, zodat tussen motor en verstellkast geen stuwblok behoeft te worden geplaatst. De schroefas bestaat uit een deel (120) dat in de verstellkast zit, en aan de voorzijde voorzien is van de koppelflens (120F) voor verbinding met de flens van de motor, reductie, of frictiekoppeling.

Door een moffenkoppeling (300) is deze as (120) verbonden met de geheel holle schroefas (302).

Om te voorkomen dat water langs de verstellstang in het schip komt, bevinden zich in de koppeling pakkingbussen (306). Mocht hier ooit toch water door lekken, dan zal dit door het gat in de moffenkoppeling naar buiten worden geslingerd en het verstellmechanisme niet kunnen bereiken.

## De schroefaskoker

Bij houten schepen wordt gewoonlijk een bronzen schroefaskoker meegeleverd. Deze koker bestaat dan uit 3 delen (307F, 307I en 307A), voorzien van schroefdraad, waardoor de lengte van de koker nog iets kan worden bijgesteld.

Bij stalen schepen verdient het aanbeveling de schroefaskoker door de scheepswerf te laten maken.

Ter plaatse van de askoker is de schroefas over twee gedeelten voorzien van een bronzen voering. De voorste voering is slechts dun en bevindt zich ter plaatse van het achterpiekschot (310, 311).

De achterste voering is veel dikker, en sluit aan op de voorkant van de schroefnaaf. Het is natuurlijk ook mogelijk de schroefas zonder voeringen te leveren.

## Afdichting en smering

De getekende buitenboordafdichting is met vet, hetwelk bij C tussen de schroefaskoker (307A) en de schroefasvoering (318) wordt geperst door de achterste vetpot. De schroefnaaf wordt gevuld met een goede soort kogellagervet via de vetpot 279. De voorste vetpot (320, 321) voorziet de schroefaskoker van vet.

De lagering van het asje (70A) van de vorm (83) wordt van vet voorzien door het vetpotje 279 op de verstellkast.

De verstellkast (64U) is tot het merk op de oliestandaanwijzer gevuld met olie. Voor schroeven welke veel in ondiep en zanderig water varen, is de afdichting door vet vervangen door een gland, meestal bestaande uit een ring met holle rubberring, doch ook ieder ander soort gland kan worden gebruikt.

## Afwijkende konstrukties

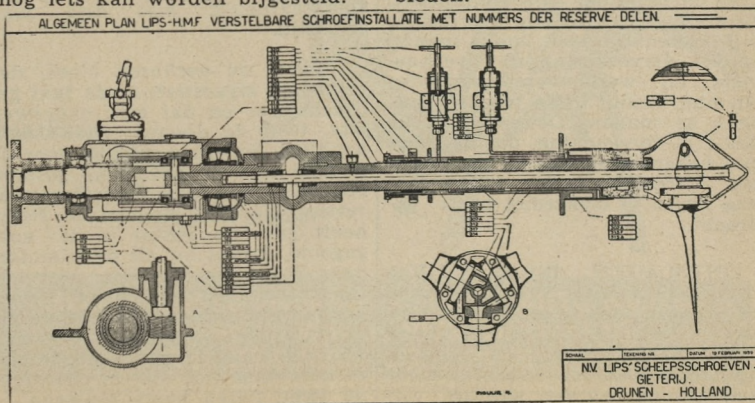
Behalve de hierboven beschreven konstruktie worden ook andere uitvoeringen gemaakt. Voor zeer kleine schroefjes met een hoog aantal omwentelingen per minuut zou de beschreven konstruktie niet doelmatig zijn. De schroefas is daardoor dan niet hol gemaakt doch massief en ze dient tegelijkertijd als verstellstang. De schroefnaaf is nu gelagerd in de schroefstaven en de gehele schroefas wordt heen en weer bewogen. Het verstellmechanisme is nu niet in een kast ondergebracht, doch is geheel open, en eenvoudiger van konstruktie.

Voor motoren die reeds zijn voorzien van een keerkoppeling is een open verstellmechanisme beschikbaar, waarbij de spoed slechts beperkt verstelbaar is in de vooruitstand, en voor achteruitslaan de keerkoppeling wordt gebruikt.

Tenslotte is nog een uitvoering leverbaar, waarbij de spoed in de vooruitstand verstelbaar is bij stilstaande as met behulp van een sleutel.

Deze konstrukties zullen echter meestal slechts in bijzondere gevallen worden toegepast, daar men in het algemeen zeer terecht van een verstelbare schroef volledige verstelbaarheid eist om alle voordelen ervan volledig uit te kunnen buiten.

De schrijver hoopt U met dit artikel de mogelijkheden te hebben getoond, welke deze schroef U kan bieden.



## NIEUWS UIT IJMUIDEN EN NEDERLAND

### VISSERIJSNIPPERS

**MUTATIES.** Er zijn schepen verkocht en opnieuw in aanbouw gegeven. De SCH.25 van de NV Verre Visserijmaatschappij, is overgegaan in handen van de firma Van der Zwan. De logger is in de plaats gekomen van de gezonken SCH.37. J. Hakvoort heeft de UK.125 van de fa J.v.d. Berg overgenomen en in de vaart gebracht als de « Drie Gebroeders ». Voor de firma van der Berg heeft intussen een nieuw schip de proefvaart gemaakt. Bij de Scheveningse Sleephellingmaatschappij is de trawler SCH.42 « Nelly » deze week tewergelaten. Het schip, 43 meter lang en 680 pk sterk, is voor de rederij Jaczon. Ook de Wieringer vissersvloot werkt aan vernieuwing. De WR.161 kwam voor Jb. Wigbout in de vaart en dhr D. Rotgans laat eveneens een kotter bouwen. Drie kotters zijn in aanbouw voor J. Bakker en Zonen en de Gebr. Doesburg te Den Oever. De schepen worden 19 meter lang. Een grote kotter, 26,35 meter lang en 250 pk Bolnes sterk, is tenslotte in aanbouw voor P. de Graaf van de rederij « Sagitta ».

**BEZOEK.** IJmuiden heeft drie dagen de Britse visserijinspectie-milnenveger « Wotton » op bezoek gehad. Het schip kwam vorige week donderdag aan en vertrok zondag weer. Er waren ontvangsten aan boord, in het Velsen raadhuis, bij de konsul te Amsterdam en de directeur van het Staatsvisserijshavenbedrijf te IJmuiden. Er is ook gevoetbald tussen de opvarenden en gemeente-ambtenaren. Velsen won de match. « We kregen een voetballes », zei de Britse captain. Zaterdagmiddag werd het schip door velen bezocht.

**BESOMMING.** Te Scheveningen boekte de SCH.8 « Gerardina » een mooie besomming na een reis naar de Westkust: f 49.000 voor 2.400 kisten, meest makreel. Een succes voor schipper B. Rog uit Scheveningen.

**ONGEVAL.** Bij het afmeren van de IJmuidense kotter IJM.7 is de IJmuidenaar en opvarenden D.P. met een been in een tros gekneld geraakt. Met een gebroken been moest P. in het Antoniusziekenhuis te IJmuiden-Oost worden opgenomen. Het ongeval had zaterdag plaats.

**NIET TERUG.** We hebben al verschillende keren iets gemeld over de IJmuider weercommissie. Thans kan gemeld worden, dat de vijf commissieleden niet ingaan op het verzoek van de werknemers en werkgeversorganisaties om hun besluit af te treden ongedaan te maken. De commissieleden zijn van mening, dat de wijze van behandeling van de zaak door het Gerechtshof te Amsterdam hun naam in diskrediet heeft gebracht.

**ONTSLAGEN.** Bij de NV Vishandel en rederij Frank Vrolijk te Scheveningen is een aantal ontslagen gevallen, vooral van chauffeurs, haringpakkers en nettenboetsters. Een en ander is mede een gevolg van het slechte ver-

loop van de haringdrijfnetvisserij op de Engelse wal.

**EXTRA VANGST.** De logger «Nederland 6» uit de Katwijkse vloot had deze week een ekstra vangst in het schrale gebied van de Engelse wal: de logger pikte een vleet op, die door een Britse drifter was verloren ter hoogte van het Smith Knoll vuurschip. De netten waren van de drifter « Stephen Lad ».

**BROEI.** In het IJmuidense havengebied is de Velsense brandweer zondag in actie gekomen, toen broei werd gemeld in de opslagplaats van vismeel van de chemische fabriek de Toekomst. Met groot materieel werd uitgerukt. Het vuur werd snel bedwongen. Tweehonderd balen liepen schade op.

**NIEUWE HAVEN.** Het college van gedeputeerde Staten van Zeeland heeft van de Minister van Verkeer en Waterstaat bericht ontvangen, dat er bij Colijnsplaat een nieuwe vissershaven zal worden gegraven. Deze zal de haven van Veere, die door de afsluiting verloren gaat, moeten vervangen. Intussen heeft ZEVIBEL, de vereniging ter bevordering van Zeeuwse visserijbelangen er bij de minister op aangedrongen dat met de grootst mogelijke spoed met dit werk wordt begonnen.

### Smokkel door Poolse vissers voor rechtbank

De rechtbank te Haarlem heeft de smokkel van een partij van 23.000 sigaretten door twee Poolse vissers behandeld. Daarbij werden de twee man, opvarenden van de Poolse trawler « Leba », die te IJmuiden haring lag te lossen, veroordeeld tot vier weken gevangenisstraf met aftrek van preventief en verbeurdverklaring van de partij sigaretten. De mannen, de 29-jarige R.B. en de 28-jarige H.Z. verklaarden dat zij door de 47-jarige IJmuidenaar H.H. tot de smokkel waren aangezet. Hij werd ook tot een maand gevangenisstraf veroordeeld. De 27-jarige taxichauffeur H.d.R. uit IJmuiden, die de mannen en de sigaretten had vervoerd, hoorde een boete van f 250 eisen, 20 dagen en een maand voorwaardelijk met drie jaar proeftijd.

Tijdens de verhoren bleek, dat de lading sigaretten in de taxi gebracht was en dat men onderweg was, toen de douane de wagen aanhield. Na enige schoten door de douane was de chauffeur gestopt. Hij had toen de vier sloffen sigaretten, die hij volgens de Polen heeft gekocht, achter in de auto gegooid. Zowel hij als de IJmuidenaar H. ontkenden iets met de zaak te maken te hebben. Tevergeefs werd echter door de verdiger vrijspraak, subs. clementie voor de chauffeur gevraagd. De rechter nam aan dat de chauffeur de twee feiten heeft gepleegd.

## Brief uit Yerseke

Nr 765 Yerseke 31-10-1959. «...zag verbaasd het rijzend wonder wassen » (uit Toelms « De overwintering (der Hollanders) op Nova Zembla ». Zowel in ons plaatselijk als streekblad zagen we dat de voor rekening van de firma D. J. Sinke en Zonen gebouwde mosselkotter deze week van de werf te Kruispolder in de haven kwam ter inbouw van 150 pk Industrie Dieselmotor, het op stellen van de korlier en hetgeen verder dient gedaan om het schip klaar te maken voor zijn bestemming: de oester- en mosselvisserij.

We zagen het nog niet maar volgens het oordeel van bevoegden is het een prachtschuit en zou er voor zover nu reeds zichtbaar, niet veel op te verleggen vallen. Het schip zal op moderne manier worden uitgerust onder meer met een hefbaar buikdenning ter bespoeding van het lossen der lading en een echo-loot ter beveliging en bevordering van « een goede vaart ». Als gezegd zagen we de kotter nog niet maar als we weten dat de Klerk van Kruispolder de bouwmeester is dan is de zaak voor althans op dit punt af. En wat de inrichting voor het te verrichten werk betreft? Dit kan met volle gerustheid worden overgelaten aan de oudste der firmanten. Dy Sinke (in de volksmond Dies Sinke). Was hij niet de eerste die op mechanische wijze de geviste oesters vanuit de schuit aan de wal overbracht? Werd niet een paar

jaar geleden een voor hem gebouwde mossel-schoonderij op zijn aanwijzing op de meest modrne en meest praktische wijze ingericht? Jaja, laat op dat gebied althans Diesje maar gaan. Hij weet hoe het moet! We zouden door onze wijdlopende beschouwing bijna vergeten de ondernemende firma te feliciteren. Hartelijk geluk met de schuit vooral gij oudste, die ten duidelijkste bewijst wel oud maar naar het woord van een groot niet op » te zijn. Hoe we aan ons opschrift boven dit briefje kwamen? Heel eenvoudig! Toen we zo rond de eeuwwisseling de Zeeuwse mossel en oestervloot zagen, scheepjes (allen van hout), met meestal een niet groter (maar wel kleiner) dan ongeveer 100 tot 150 ton mosselen laadvermogen en we zien dan nu (met als voorlopig sluitstuk de besproken schuit van Diesje en z'n jongens) de huidige armada die geregeld werk vindt in de oesters en mossels is er dan geen reden om te spreken van een rijzend wonder? Een andere firma, toevallig ook uit gebroeders Sinke bestaande kocht een IJmuider kotter waarmee het werk waarvoor hij nu wordt gebezigd (garnalen vissen) zal worden voortgezet. We weten niet of de firma zich hier ofwel te IJmuiden zal vestigen. Zou het te Yerseke zijn dan is dit de eerste zeevisser met de Yersekse letters op de boeg. Ook hen wensen we veel geluk.

## VISSERIJNIEUWTJES

### MOTORDEFEKT

— De Z.507 bevond zich ter visvangst toen plots de motor eigenaardige kloppen liet horen zodat, deze moest worden uitgeschakeld. Door radloseinen werd door schipper Alfred De Duysche de hulp ingeroepen van de zich in de buurt bevindende Z.520, die het schip behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge alwaar werd vastgesteld dat de krukslager defekt was.

— De Z.462, schipper Maurits Fletser bevond zich ter visvangst toen de schroef ergens op sloeg. De hulp diende ingeroepen van de Z.52, schipper Frans Rammeloo, die het schip naar de thuishaven sleepte.

— De Z.12, schipper-eigenaar Derudder Emiel, bevond zich ter garnaalvangst, toen werd vastgesteld dat de as van de waterafkoelingspomp afgebroken was. Hulp werd ingeroepen van de Z.802 die het schip naar de thuishaven opsleepte. — Z.

### AVERIJ

De Z.52 werd in de haven schade toegebracht door de Z.433. — Z.

### STORMSCHADE

— De Z.472 van schipper Van Torre Jozef bevond zich ter visserij toen een zware zee het bazaarzeil afrukte. Ook de reddingboot werd beschadigd. Ook het stuurboorddekseel werd afgeslagen en in zee meespoeld.

— Van de Z.24 schipper - eigenaar Cogghe Henri werd het bazaarzeil afgescheurd en in zee meespoeld. Ook de reddingboot kreeg de volle klap van de golf en werd in zee meegesleurd.

— Toen de Z.274, schipper-medeeigenaar Savels Remi, zich in volle zee bevond sloeg een grondzee tegen het schip zodat het bazaarzeil in zee belandde, de stalen buis van de elektrische leiding werd losgetrokken en de verschansing van de boeg aan stuurboordzijde werd uitgeslagen over een lengte 2 meter.

— De Z.529 schipper Marcel Bulcke was bezig met vissen ter hoogte van de Witte Bank toen een harde zee op dek belandde. Het bazaarzeil ging verloren en de top van de bazaarmast werd afgebroken. Het schip werd bijgelegd en de visserij hervat. Op de terugreis diende het vissen echter opnieuw gestopt en kwam voor de tweede maal een harde zee op het achterschip terecht. Ditmaal had het schip meer schade. De reddingboot werd stukgeslagen, twee planken werden uit de achterspiegel gerukt en gingen verloren, 1 verschansingsplank werd uitgerukt, ook de ruiten van het stuurhuis moesten eraan geloven. Het water kwam terecht op de boordradio, de telefonische post werd buiten gebruik gesteld, water was ook binnengestroomd in de machinekamer. Dit kon echter worden verwijderd met de zich aan boord aan boord bevindende lenspomp. Het schip kon daarna ongehinderd maar fel gehavend de thuishaven binnenlopen. — Z.

### AANVARING

De Z.445 lag gemeerd in het verlengde dok van de vissershaven en werd beschadigd door de Z.552, schipper-eigenaar Petrus Latruwe. Van de Z.445 werd de stuurboordachterreling over een lengte van drie meter ingedrukt en werd 1 stuk ontzet. — Z.

# «Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de  
VISSERSVAARTUIGEN

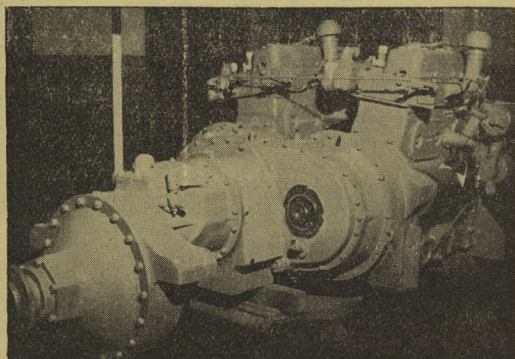
voor

Schade aan Derden — Eigen Schade  
aan romp en motor — Brandschade  
— Opsleping — Totaal verlies en  
voor Bouwrisico.

(4356V)

**Perkins** marine

dieselmotoren



P3M  
30/37 PK  
P4M  
43 PK  
L4M  
58 PK  
P6M  
65/79 PK  
R6M  
89 PK  
S6M  
100/120 PK

TWIN L4M - 2 x 58 PK

TWIN R6M - 2 x 89 PK

Twee motoren op één schroefas

ALGEMENE VERTEGENWOORDIGERS VOOR BELGIE :

**Ets HUNTER en Cie**

M. GEHENIAU L. HUNTER

Lange Lozanastraat 215 Antwerpen

Tel. 37.31.52 - 37.22.31

VERTEGENWOORDIGER VOOR WEST-VLAANDEREN :

**Ets J. SPILLIER**

Vredelaan 4 — Torhout — Tel. 222.45

2095V

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

Wilt ge uw steentje bijbrengen  
om de visserij te steunen ?

BESTEL UW

# MAZOUT

BIJ

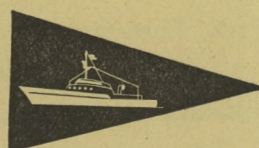
# S.C.A.P.

VISSERSCOOPERATIEVE

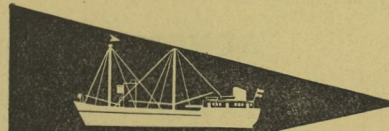
H. Baelskaai 27 — Oostende

Telefoon 729.51

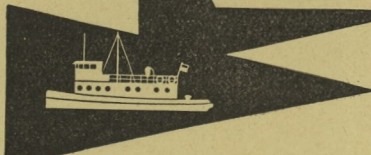
2129V



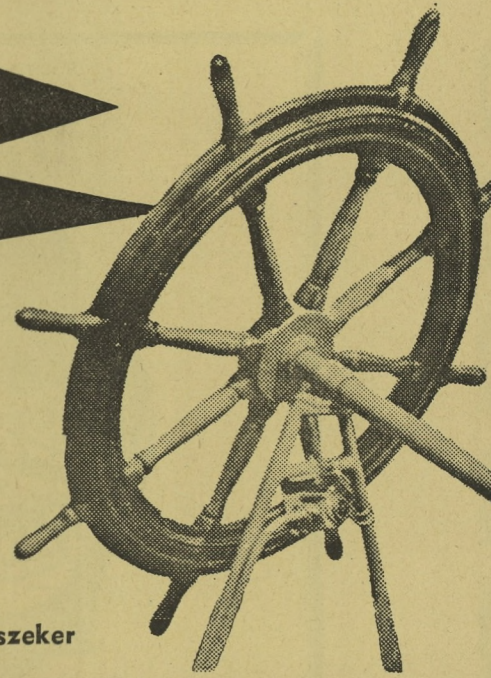
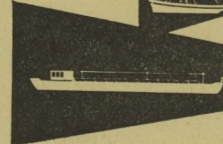
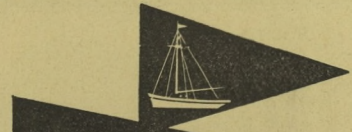
# MERCEDES-BENZ



DIESEL motoren



van 20-3.000 PK



Spaarzaam  
Zuinig  
en  
Bedrijfszeker

Rechtstreekse Invoerders : MATINAUTO p.v.b.a.  
Steenweg op Waver, 1072, Brussel 16  
Tel. 33.97.25 - 33.17.21 (5 l.)

# 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 :**

Boulevard de la Sauvenière 24  
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

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

# IJS

WORDT GELEVERD DOOR

# Froid Industriel

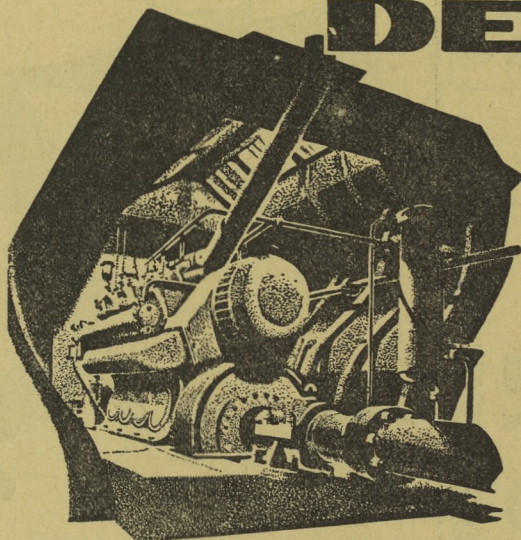
Telefoon : 71.791

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

# DEUTZ



*Diesel-*  
**SCHEEPS-  
MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE