

# Reederij - Scheepswerf A. Seghers

Reederijkaai (tegen Slipway) Tel.: Werkhuizen 2036  
Huis 21.11

## Nieuws van Belang

### PLANTENAFVAL EN VISCHSTERFTE

Op 18 mijl afstand van New Haven (Connecticut), is een klein meer. Op 1 Augustus 1935, was de gansche oppervlakte van het meer met stervende of doode visch bekt. Er was geen plaatsje waar geen of zeer weinig, dood dreeven of naar lucht vloten, zelfs paling en schaaldieren waren niet meer te vinden. Na den middag stierven de vischen bij duizenden, om dan naar den bodem te zinken. Anders vischen, die waarschijnlijk reeds gedurende den nacht waren gestorven, kwamen aan de oppervlakte drijvend.

Deze massa-sterfte, scheen men alleen aan een of ander vergiftiging te kunnen wijten. Men had namelijk sinds een paar dagen bekend, dat het water bruisde. Er waren ook de voorafgaande dagen zware regens neerkomen die met groote temperatuurveranderingen gepaard gingen.

Tegen den avond werden stalen van het water genomen, alsook doode vischen. Dit alles werd in het laboratorium onderzocht. Men vond niet de minste aanwezigheid van giftige stoffen zoals koper, en dergelijke, noch in het water, noch in de visch. Wederom werd vast, dat in water en doode vischurstof volledig ontbrak en besloot daaruit, dat de vischen door gebrek aan dit element waren gestikt.

Het was er nu om te doen de oorzaak op te sporen die de zuurstof had vernietigd. En deze oorzaak bleek te zijn, het ontbreken van groen (planten) in het water. Wij hadden daarevan, dat er een paar dagen voordien zware regens waren neerkomen, dat water dat naar het meer vloeide, had groote kwantiteiten plantenaafval medegevoerd. Wij zagen ook dat zich groote temperatuurschommelingen voordeden, in de dagen die de gebeurtenis voorafgingen. Juist op deze temperatuurschommelingen, werd het plantenaafval in staat van ontbinding gebracht. Het bleef echter niet daarbij, want het verrotten van het plantenaafval, bracht ook de in het meer aanwezige planten tot ontbinding gebracht. Wanneer men weet, dat verrotting of ontbinding, de zuurstof opslorpt, kan men best begrijpen, hoe deze bedervende planten, de in het water in het meer aanwezige zuurstof vernietigde. Zoo werd de visch tot stikken gedoemd.

Men schatte de sterfte in het meer, op 100.000 vischen. Zoals men ziet, kunnen planten, die in een normale toestand gunstig zijn voor het leven der vischen, ook nadelige uitwerkingen hebben, wanneer hun toestand randert. Dit geval kan misschien in onze streken uitleg geven, voor plotselinge sterfte van vischen gedurende of na groote hitte, die door regen en koude wordt afgewisseld, want vooraf is vastgesteld, dat vergiftiging door chemische stoffen uitgesloten is.

### DE JAPANSCH KURO SIO.

Het is opvallend, hoeveel glazen vloten, en een eivormige, jaarlijks op de Westkust van Vancouver Eiland aanspoelen, alsook de stranden van de Queen Charlotte eilanden. Deze glazen voorwerpen zijn niets anders dan Japanse vloten, die door de banniers op hunne garnaalreizen voor de drijfnetten worden gebruikt.

Dit werd vastgesteld door de Japanse vissers, die in het glas zijn geprent. Ook inlichtingen in Japan genomen, bevestigen hunnen Japanse oorsprong.

Nu men weet, van welken oorsprong deze vloten zijn, bleef het niet meer over, om te maken, van waar deze glazen vloten vandaan gedreven. Gezien de Japs op verdedigde plaatsen in den Pacifischen Oceaan, schenen, moest worden opgespoord van welk oorsprong deze vloten afkomstig waren, want dat zij van de visscherijen bij de Japanse kust afkomstig waren, hield men niet in de grooten afstand, voor uitgesloten. Sommigen meenden, dat de vloten van de Golf van Alaska, moesten komen, waar Japs vischen, anderen geloofden, dat ze van de visscherijen van Zuidelijk California afkomstig gedreven.

Deze tweede gedachte moest men echter laten opgeven, gezien de meeste vloten die de visscherij van Zuid-California verloren, op de stranden bezuiden de Columbia rivier aanspoelen en glazen vloten in de visscherij aan de Pacifische kusten van Noord-Amerika niet veel worden gebruikt. Hetgeen nooit de duizenden glazen vloten zou kunnen verrechtvaardigen, die op Vancouver aanspoelen.

Beide gedachten bleken dus mis. In Juli 1934, spoelde op het strand van Vancouver Eiland een lijfboci aan. Deze was afkomstig van den Noorscheen steamer «Byrnyng». Dit schip had de boei in November 1932, ten Noorden der Phillipine Eilanden verloren.

Deze boei had dus de afstand van de Phillipine Eilanden tot aan Vancouver, in 20 maanden afgelegd. De afstand bedraagt ongeveer 8.000 mijl, dus moet de boei zich met een gemiddelde snelheid van 13 zeemijlen per dag verplaatst hebben. Dit feit, en dit van andere aangespoelde voorwerpen, schijnen te bevestigen dat er in volle Pacifischen Oceaan, een strooming in Oostelijke richting werkt, waarvan de Japanners sinds lang het bestaan bevestigen te kennen.

De Japanners spreken namelijk van een «Kuro Sio», of Japanse stroom, die volgens hen, van de Phillipine Eilanden tot en langs de stroom van Japan in Noordelijke richting vloeit. Vanaf de kust van Japan, richt deze stroom zich dan Oostwaarts, naar de Noord-Amerikaanse kust. Het is dus met verzwakte kracht dat de stroom de Pacific oversteeft.

Bevoegde Canadeesche middelen pleiten nu voor een grondig onderzoek naar deze stroom. Maar voor alles wijzen zij er op, dat uit deze gegevens een groote les is te benuttigen... Die is:

Wanneer de Japanners met hunne drijfnetten jaarlijks zoveel vloten verliezen, wat een financieel verlies beteekent, en zij toch volhouden deze visscherijmethode voort te zetten, dan blijft maar één redelijk besluit over: dat de opbrengst der visscherij met drijfnetten zo goed moet wezen, dat die kosten voor vloten, en hun verlies, niet eens worden in acht genomen.

En nu komt ook de vraag: Zou deze manier van vischen niet ook iets voor ons zijn? Zullen wij dus binnenkort vernemen, dat de Canadeezen voor hunne visscherijen in de Pacifischen Oceaan de Japanse manier zullen beproeven? Het lijkt wel van ja. Mochten wij daarvoor iets vernemen, dan zullen wij het hier aanstonds melden.

### VOOR UWE SCHRIJFMACHINEN

wendt U tot de Konginellaan, 59

## Reeders stichten te Duinkerke een eigen Cooperatief

Fransche reeders en reeders-stuurlieden, hebben te Duinkerke een cooperatief gesticht en besloten de aangevoerde visch zelf rechtstreeks naar de Parijsche hallen te zenden. Reeds werden er 120 aansluitingen gebouwd, die de mijn niet meer passeren. Bestuurd door den heer Perdrault, expert bij de Handelsrechtbank, heeft deze vereniging beloven voort tegen de verhandeling door Belgische handelaars gedaan, te werken.

OPGELET! OPGELET!  
De bekende firma  
**Au Para**  
G. MADELEIN-BUYS  
Bandagiste en Masseerder van de Witenonnenstraat, 27, Oostende, is thans overgebrakt naar de  
ADOLF BUYLSTRAAT, 53  
Hoek Marie-Joséplaats en Madridstr.)  
OOSTENDE  
De spreekdraad van en blijft 1740.

DE VERMAARDE BIEREN  
BOCK MUNICH FORST  
STOUT C. T. S.  
**Wielemans**  
worden in de café der nieuwe VISCHMIJN GESCHONKEN  
DEPOT: BROUWERIJ EDG. DESWAEF  
OOSTENDE - TEL. 106

## ONDERZOEKRAAD VOOR SCHEEPVAART

### VISSCHERS STAAN TERECHT

De Onderzoekraad voor Scheepvaart kwam Donderdag 9 Januari bijeen onder voorzitterschap van den heer Vanderheyde.

M. Descamps, rechtskundig adviseur bij het Beheer van het Zeezeven, vervult het ambt van Rijkscommissaris.

### DE AANVARING VAN B.1478 MET O.18

De feiten werden in een vorig nummer van «Het Visscherijblad» breedvoerig uiteengezet.

De heer Rijkscommissaris deelt mede dat Vercurryse Louis, schipper van O.18, gedagvaard werd als betrokkene om de Raad toe te laten na te gaan of er geen beroepsfout ten laste van den genoemde kan gelegd worden. Hierop bevestigt de raad een oordeel.

Vercurryse Louis, schipper van de O.18 met voorloopige vergunning, is niet goed ter sprake. Hij geeft nochtans bij stukken en brokken afdoende uitleg. Hij was 's morgens rond 8 uur uit Duinkerke gevoerd ter visscherij tot aan het vuurschip «Dyke»; daar er geen visch werd opgemerkt, werd de koers veranderd; het schip liep halfsnel. Toen het Z. O. lag, zag men dat de Fransche vischbark B.1478 op ongeveer 200 m. recht op hen af kwam gestuurd. Daar de motor stil was gevallen, was het onmogelijk zelf te wijken. Vier of vijf korte stooten werden gegeven met de fluit zonder dat de B.1478 van koers veranderde.

De aanvaring greep met groot geweld plaats langs stuurboordzijde, achteraan de hezaanmast. Van de B.1478 werden geen seinen waargenomen. De wind was W.Z.W. De O.18 had het groot zeil bij. Van af het oogenblik dat de motor stil gevallen was, werden geen signalen bijgezet. Daar de tijd hiervoor ontbrak, vermits de aanvaring kortelings na het stilvallen van den motor plaats had. Op het oogenblik van de botsing maakte O.18 vaart om te sturen. De B.1478 vroeg zelf bij te komen. Vercurryse antwoordde hierop, dat dit onmogelijk was; de O.18 werd alsdan voor enkele seconden op slep-touw genomen tot bevel werd gegeven te stoppen, het is alsdan tot naast de zijde van het Fransch schip vooruitgeschoven en de bemanning is aan boord gesprongen. O.18 werd nadien een korte tijdspanne verder gesleept tot dat het gezonken is.

Vercurryse moet nog enkele inlichtingen geven aangaande den bouw van zijn vaartuig, dat gansch nieuw was en slechts sedert 9 December II. in de vaart. Wat er niet in orde was met den motor kan niet worden vastgesteld, daar den tijd hiervoor ontbrak.

Hierop geeft M. Descamps lezing van de vertaling van het Fransch verslag, dat door den bevelhebber van het aanvarend schip werd opgemaakt. Hieruit blijkt dat hij koers zette naar Oostende en zich te 10 u. 15 op 800 m. van de «Dyke» bevond; op Z.O. werd een visschersvaartuig gezien. Hij heeft vol achteruitgeslagen en sein gegeven met de fluit dat de O.18 naar stuurboordzijde moest uitwijken. Gezien dit vaartuig echter geen manoeuvres deed, was de aanvaring onvermijdelijk geworden. De verder in het verslag aangehaalde feiten komen overeen met de uitzetting van Vercurryse, die betwist dat er signalen werden gegeven, die gemakkelijk moesten gehoord worden. Ook is hij niet akkoord dat er vol achteruitgeslagen werd, gezien de snelheid van de B.1478 op een tamelijk grooten afstand niet was gebroken.

Advokaat Kesteloot, die den betrokkene bijstaat, doet opmerken, dat het Fransch verslag geen melding geeft op weiken afstand O.18 werd gezien. Verder verklaart Vercurryse, dat het aanvarend schip dezelfde richting volgde en hij niet gezien heeft waar de Fransche bemanning zich bevond. Ook nog, dat de aanvaring geschiedde juist bij eene verandering van wacht aan boord van B.1478, en dat het schip hoog lag.

Verder verklaart Vercurryse, dat het aanvarend schip dezelfde richting volgde en hij niet gezien heeft waar de Fransche bemanning zich bevond. Ook nog, dat de aanvaring geschiedde juist bij eene verandering van wacht aan boord van B.1478, en dat het schip hoog lag.

### HET GETUIGENVERHOOR.

Meechele A., motorist met een voorloopige vergunning, wordt eerst ontboden. Het was zijn eerste schip. Hij had de vorige reis nog een motor nagezien en alles in orde bevonden. Hij viel voor de eerste maal stil. De tijd ontbrak om het defekt vast te stellen. Meechele had nochtans den motor 10 minuten vóór hij stil viel, onregelmatig hooren kloppen. Het vaartuig bevond zich in het pas; daarom werd er tot buiten in de ruimte gewacht om hem na te zien; hij viel nochtans voordien stil. De motorist nam geen nota van de ligplaats van het schip. Hij zag de B.1478 niet en hoorde slechts de seinen van zijn eigen vaartuig.

Een raadslid beweert dat op het oogenblik van het onregelmatig kloppen van den motor O.18 zich nog in het pas bevond. De heer Rijkscommissaris wijst er op dat de motoristen voor eersten plicht hebben, vanaf het oogenblik dat er onregelmatigheden in de werking van den motor worden waargenomen, deze op te sporen; door het stil vallen van den motor kunnen er zich immers veel ongevallen voordoen.

Dit advies aanziet de heer Descamps als een verwittiging voor de toekomst. Nadien wordt het derde lid der bemanning van de O.18, Verbiest Leon onderhoord. Hij vertelt op zijn beurt hoe de aanvaring geschiedde. De B.1478 bevond zich op een afstand van ongeveer 250 m. wanneer de motor stil viel. Hij stond aan de machienkap en zette zelf de fluit in werking. Het aanvarend schip deed alsof de O.18 niet werd gezien. Verbiest is daarenboven van oordeel dat het laatstgenoemd vaartuig slechts na de aanvaring werd opgemerkt door B.1478.

Het verder onderzoek wordt verdaagd tot 17 Januari a. s.

### HET VERDWINNEN VAN GEORGES BRYSE

Op verzoek van den heer Rijkscommissaris beveelt de Raad een onderzoek naar de omstandigheden en de oorzaken van de verdwijning in zee van den matroos Bryse, den 17 November 1935 aan boord van de O.254.

Calcoen H. werd niet als betrokkene maar als getuige gedagvaard. Hij bevestigt zijn zeeverslag dat in verband met het treurig voorval werd opgemaakt. Bryse is waarschijnlijk bij het uitschudden van de aschbak over boord geslingerd. Geen enkel lid der bemanning was ooggetuige. Uitstekende verstandhouding heerschte aan boord. Het slachtoffer was een verstandig, voorzichtig, mensch die nimmer brutaal was.

De Raad beslist de andere leden van de bemanning voor de zitting van 30 Januari uit te noodigen.

### HET VERDWINNEN VAN PIETER BENTHEIN

De omstandigheden en oorzaken van de verdwijning in zee van Benthein Pieter den 3 October 1935, werden in de voorgaande zittingen van den Raad onderzocht.

Volgend vonnis wordt in deze zaak verleend:

Daar het bewezen is dat Benthein Pieter over boord werd geslingerd, wordt er beslist dat het slachtoffer in zee verdwenen is ten gevolge van verdrinking. Verder wordt er aangenomen dat de leden van de bemanning van het visschersvaartuig O.136 alles in het werk hebben gesteld om den derkneling te redden.

De kosten van het geding vallen ten laste van den Staat.

Hierop wordt de zitting geheven.

### ZITTING VAN VRIJDAGNAMIDDAG 10 JANUARI

De Onderzoekraad voor Scheepvaart kwam Vrijdag 10 Januari II. onder voorzitterschap van den heer Julien Poll, bijeen.

M. Descamps vervult het ambt van Rijkscommissaris.

### DE O.109 «BOY NIC» HAD MOTORDEFECT

Het onderzoek naar de omstandigheden en het getuigenverhoor had in de zitting van 3 jl. plaats.

De Raad verleent thans in deze zaak het volgende arrest:

Daar het bewezen is, dat het motordefect die het binnenslepen van de O.109 door de Ym. 72 voor gevolg had, te wijten is aan het feit dat de oliekraan te ver was dicht gedraaid; daar het vaststaat dat de motorist te goeder trouw heeft gehandeld maar de feiten nochtans bewijzen, dat er een tucht-fout door onbedachtzaamheid werd begaan, gezien het goed verleden en de rechtzinnigheid van den betrokkene, wordt het diploma van Noules Jos., motorist, geschorst voor tijdstip van 14 dagen. De kosten van het proces vallen voor de eene helft ten laste van Noules J., motorist, geschorst voor een van den Staat.

### NIET BRANDDE AAN BOORD VAN O.260

M. Pincket, reeder-stuurman aan boord van het aangeduid vaartuig werd door den heer Rijkscommissaris als betrokkene in deze zaak, die den 14 November voorviel en waarbij de motorist Ardaen Albert erg werd verbrand, gedagvaard om na te gaan of hem geen beroepsnalatigheid kan ten laste gelegd worden.

De schipper bevestigt het zeeverslag dat dienaangaande werd opgemaakt. Hij verklaart verder, dat er niets abnormaals aan den motor werd vastgesteld, noch vóór het vertrek te Kales, noch na den brand, of terugkeer te Oostende. Hij kan zich hoegenaamd geen rekenschap geven hoe de brand feitelijk is ontstaan, Ardaen kan zelf geen verklaring geven nopens de oorzaak.

De Raad beslist dat de motorist Ardaen op 22 Januari aanstaande in het hospitaal zal onderhoord worden door den voorzitter en het raadslid Goedeme; verslag zal hieraan opgemaakt worden.

Verder zal de motor aan boord van O.260 onderzocht worden door twee raadsliden. Buiten deze zaak wordt Pincket K. door M. Poll gelukwenscht voor zijn handveling tegenover Ardaen die van een gewissen dood werd gered.

### HET VERDRINKEN VAN HUBRECHSEN POLYDOOR, MATROOS AAN BOORD VAN Z.42

De feiten die den 7 Januari II. voorvielen zijn nog versch in deneders geheugen.

Eereboudt Leon, schipper van de Z.42 werd in deze zaak als getuige gedagvaard. Hij vertelt opnieuw het treurig voorval zooals het in het zee-rapport werd opgenomen. Hubrechsen Polydoor werd den dag vóór het ongeval aangevonden; het was bijgevolg zijn eerste reis met de Z.42. Niets abnormaals werd aan hem bemerkt, alhoewel hij kort voordien van zijn familietoestand had gesproken.

Vantourhouth Ed. was insgelijks aan boord. Hij bevestigt de verklaring van Eereboudt, Hubrechsen is bij het vasthouden van de schranken over boord gegaan. Het schip liep toen 2 mijlen.

Eereboudt, teruggeroepen, bevestigt de aangevoerde snelheid en beweert dat, voor het op dit oogenblik vereischte werk, dit geen vaart te veel was.

De heer Rijkscommissaris oordeelt dat er geen beroepsverantwoordelijkheid in deze zaak bestaat. De Raad zal uitspraak vellen op Donderdag 30 Januari a. s.

SCHADE AAN DEN MOTOR VAN O.271 «NEPTUNUS»  
Schipper Pincket verrechtvaardigt zich in deze zaak opperbest. Na het defekt aan den

## De O.207 zwaar beboet

In een onzer vorige nummers maakten we melding van het feit dat de O.207 «Freyas» toebehoorende aan Valère Legein, door een Franschen kustwachter naar Kales opgeleid werd om met talrijke anderen tusschen Kales en Gravelines in Fransche territoriale wateren gevischt te hebben.

Zooals men weet, trachtte de O.207 te vluchten, maar werd weldra door de kustwachter ingehaald, die twee man aan boord van het visschersvaartuig plaatste met revolver in de hand.

De zaak werd Donderdagnamiddag voor de bootstrafelijke rechtbank van Boulogne opgevoerd.

Meester Marquis kwam namens het syndicaat der kleine visschers tusschen om schadevergoeding te eischen en een heftige beschuldiging tegen de Belgische visschers uit te brengen.

Substituut Lemoine, het Openbaar Ministerie vertegenwoordigende, vroeg de toepassing van de wet tegen Meester Sergeant, advocaat der balie van Boulogne, die medelijden en verzachtende omstandigheden wilde doen in aanmerking nemen, met het schitterend gedrag aan te halen van schipper Legein, tijdens den oorlog.

De Fransche rechters hebben dit echter al lang vergeten en na een korte beraadslaging werd Legein tot 1000 fr. boete, vernieuwvaldig met 11 veroordeeld, plus 1000 fr. schadevergoeding te betalen aan het syndicaat der kleine visschers.

Alle vischtuig zich aan boord bevindende wordt tevens aangeslagen, zoodat Legein voor zit zaakje er van af komt met ongeveer 35 duizend franken.

## Nog de O.39 in Fransche Wateren

In ons vorig nummer meldden we dat de rechtbank van Duinkerke zich in deze zaak onbevoegd had verklaard, omdat het incident, als zou Everaert Prosper, met een bijl. willen kappen hebben, buiten de territoriale wateren geschiedt zou zijn.

Zaterdag had Everaert Ernest 45 jaar, eigenaar van de O.39 zich te verantwoorden om in Fransche territoriale wateren gevischt te hebben.

Mr Dubuisson zich steunend op het feit, dat de O.39 zich reeds buiten de territoriale wateren bevond op het oogenblik dat hij gesnapt werd, haalt een gelijkaardig feit aan dat zich onlangs met een Fransch visschersvaartuig in Yslandsche kustwateren heeft voorgedaan, waar de visscher vrijgesproken werd.

Hij pleit dan ook een vrijspraak voor zijn klient.

Mr Porta neemt daarna in den zelfden zin het woord, waarop de uitspraak tot heden Zaterdag wordt uitgesteld.

**JAN SPAANDERMAN**  
POISSON FRAIS ET SALES - CREVETTES  
VERSCHE EN GEZOUTE VISCH - GARNAAEN  
VLEETSTRAAT, 20  
YMUIDEN (Hollande)  
Adr. tel.: Spaanderman-Ymuiden  
Postbox 15 Telefoon 4721

**Camille Willems** Zeevischgroothandel  
gesticht in 1889  
OOSTENDE  
DAGELIJSCH VERZENDING:  
BELGIE - BUITENLAND  
Tel. Adr. Willemsco, Oostende  
Tel.: 85 - 1035 - 175 - 1814  
SPROTTEN & HARINGHANDEL

## Buitenland

### SCHOTLAND

SLECHTE DAGEN.  
Er is in deze dagen bijna niets aan krabben en kreeften te vangen op de kust van Berwickshire. Veel visschers zitten thuis zonder werk.

### RUSLAND

BESTELLING VAN HARING IN NOORWEGEN.  
Op 1 Januari 1936, sloot de Samenwerkende Verbruikers trust van Rusland een contract met de «Storsildlaget» (Vereniging der Samenwerkende Haringvisschers), te Bergen (Noorwegen), voor het leveren gedurende de maanden Januari en Februari van 15.000 vaten gezouten haring, aan den prijs van 14.75 Kroner per vat.  
Deze waar zal komptant worden betaald, zooals nu overigens meestal het geval is voor betalingen aan het buitenland.

### NOORWEGEN

NIUWE TAKSEN... MAAR DITMAAL VOOR EEN EDEL DOEL.  
Op alle uitvoer van haring uit Noorwegen wordt een nieuwe taks geheven. De taks bedraagt 0,08 Kroner per 100 kg. voor gezouten haring, en 0,09 Kroner per 100 kg. voor versche haring. De opbrengst van deze taks moet dienen voor een speciale kas tot verzekering tegen ziekte voor haringvisschers.

### HET HARING - WINTER - SEIZOEN.

De visscherij van groote haring is op de Westkust van Noorwegen in bedrijf. De eerste prijzen bedroegen 18 Kroner per hectoliter. Er is goede vraag naar deze waar uit Engeland, Holland, België, Polen en Frankrijk. Een verzending van 2500 kassen geijde haring naar Engeland is reeds geschied.

### VEREENIGDE STATEN AMERIKA

### MODERNE LOKAAS VISSCHERIJ.

Het vischen rond de banken van Centraal Amerika, waar veel tonijn wordt gevangen geschiedt bij middel van lok-aas. Dit lok-aas bestaat uit Noordse spiering, die in reusachtig groote scholen in de ondiepe wateren rond de Salvador, Costa Rica en Galagos Eilanden verblijven. Zij worden er door middel van seinenetten gevischt. Daar het hier een tropisch gebied betreft, is het noodzakelijk het aas zoo snel en zoo versche mogelijk, ter plaats waar het moet worden gebruikt, te brengen.

Daarmede is in den laatsten tijd een grooten vooruitgang gemaakt. De visschersbooten met een lengte van 35 meters of meer, hebben aan boord, een speciaal bootje, dat met een krachtigen motor is voorzien en een speciale koelrichting door middel van circulerend zee-water bezit, het heeft een diepgang van enkel 30 centimeter, hetgeen toelaat in de ondiepsten aan de kusten te varen.

### JAPAN

BINNENKORT OOK HEILBOT «MADE IN JAPAN».  
De Japanse waren worden de wereld door, opgedrongen. Het schijnt nu dat Japan er ernstig aan denkt, vervoren heilbot, in groote kwantiteiten naar Engeland te zenden, en aan Japanse prijzen. Een geduchte concurrent voor de Amerikaanse en Canadeesche heilbot exporteurs!

### HOLLAND

DE REGERING TEGEN OVEKREVLING VISSCHERIJ IN DE NOORDZE.  
Het Ministerie van Visscherijen wil nieuwe methodes inbrengen, om de prijzen der visch op een voor de visschers renderend peil te houden.

Maatregelen zullen worden getroffen om het te druk afvischen der Noordzee te keer te gaan. De kleine visch zal worden beschermd en voorschriften voor de maag-grootte der netten uitgevaardigd.

Men vrees in zekere middelen, het ver-groeten der mazen voor de Noordzee-netten door de kustvisscherij minder puff zou aangebrengen dat als voedsel onmisbaar is geworden voor de uitgebreide eendenkweek-rijverheid.

D' Regeering gaat ook binnenkort een vischconservens industrie in Noord-Holland oprichten, iets dat met veel belangstelling tegemoet gezien wordt.

### HINDER VAN ROOKERIJEN TE SCHEVENINGEN.

Bij den raad van de gemeente 's Gravenhage is een voorstel ingediend waardoor de onderzonden hinder van vischrookerijen zal worden bestreden. Volgens dit voorstel zal een vischrookerij met open pannendak niet langer toelaatbaar zijn.

Als overgangsmaatregel kan echter voor bepaalde bestaande rookerijen onthefing worden verleend.

De praktijk zal dan zijn, dat deze onthefing voor alle thans nog aanwezige rookerijen, met een enkele uitzondering, kan worden verleend. De raad zal bij weigering of intrekking van een onthefing kunnen bepalen, dat aan den belanghebbende een schadeoostelling wordt toegelaten waarvan het bedrag niet hooger zal zijn dan de kosten, welke gemaakt worden of zouden moeten worden gemaakt, om den afvoer van rook door het open pannendak te vervangen door afvoer door een schoorsteen.