

HET

29e JAARGANG — nr 26

VRIJDAG 30 JUNI 1961

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



DE VISSERSHAVEN VAN BREMERSHAVEN

Zie het zeer belangrijk hoofdartikel betreffende de bijeenkomst der E.E.G. redersverenigingen welke doorging in de voormelde stad op 23 juni l.l.

VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ Te koop : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig, goed varende, voorzien van een motor van 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V

★ Te koop : O.152, gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

**PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD**

**DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN**



**FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE**

Export Import
TELEFOON :
Privé : 540.06
Magazijn : 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
2182V

**ADVERTEERT IN
«HET VISSERIJBLAD»
UW VAKBLAD**

Reders
en Vissers,
voor Uw
**SOCIALE
LASTEN**
en
BOEKHOUDING

★
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Rose
Tel. 517.40

HULP IN NOOD

Onderlinge verzekeringsmaatschap-
pij voor vissersvaartuigen

Algemene vergadering

Overeenkomstig artikel 31 der standregelen, wordt de jaarlijkse algemene vergadering van HULP IN NOOD gehouden op VRIJDAG, 7 JULI 1961 te 15u30 in het « Hotel du Commerce », Vindictivelaan 19, Oostende.

DAGORDE

1. Reden uitstel statutaire algemene vergadering ;
2. Verslag van de Raad van Beheer van de maatschappelijke werking gedurende 1960 ;
4. Goedkeuring van de balans, winst- en verliesrekening, afgesloten op 31-12-1960 ;
5. Ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen voor het jaar 1960 ;
6. Bestemming te geven aan het batig saldo van 1960 ;
7. Herkiezing leden. Is ingevolge art. 23 uittredend en herkiesbaar : als beheerder : Boone Joseph en Huys Albert ; als commissaris : Berbiers André.
8. Benoeming van de heer Vlietinck Victor als voorzitter van de Raad van Beheer ;
9. Uitbetaling Voorbehoudingsfonds 1949 volgens beslissing van de Beheerraad.

Namens HULP IN NOOD

Een beheerder,
V. VLIETINCK.

Een beheerder,
L. MAESEN.
10320N-2521V

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICOS

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89



Ondanks een zittend leven...
steeds **fit**

Een zittend leven werkt remmend op de spijsvertering. Dit maakt U humeurigen futloos. BISMO-DIGESTIF verhelpt hieraan: 1 tot 2 tabletten na elke maaltijd en U voelt zich weer levenslustig en fit.

Verkrijgbaar bij
alle apothekers. **30,-F**

BISMO
digestif
LABORATORIA



9,2 x actiever
dan andere
producten

ANTWERPEN

2295V

NIEUW !

VLOTTERS IN PLASTIEK

bij

S.C.A.P. S.V.

27 H. Baelskaai - Oostende - Tel. 729.51

LICHT ! DUURZAAM ! GOEDKOOP !

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

Het

VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER : Verant. Druk.-Uitgeefster
St Jorisstraat 18, Oostende Simonne BOLLINNE
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87 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

Bijeenkomst van de E.E.G. redersverenigingen te Bremerhaven

Wat brengt ons de toekomst als partner in de gemeenschappelijke markt

Op vrijdag 23 juni jl. kwamen de Redersverenigingen uit Frankrijk, West-Duitsland, Nederland en België in vergadering bijeen te Bremerhaven. De Belgische delegatie was samengesteld uit de heren R. Bauwens, voorzitter; C. Menu; J.P. Duquenne en R. Menu, sekretaris. Deze vergadering ging de visserijfeesten vooraf, welke gehouden werden op 24 en 25 juni ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Duitse Hoogzevisserij. Het is immers 75 jaar geleden dat het eerste Duitse stoomschip de « SAGITTA » in Bremerhaven te water werd gelaten. Daarmee nam de ontwikkeling van een nieuwe bedrijfstak van de Duitse zeevisserij een aanvang, welke zeer snel tot het beoefenen van de visserij op ver afgelegn visgronden leidde. Heden ten dage strekken zich de visgronden van de Duitse hoogzevisserij uit over de uitgebreide gebieden van de Noord-Oost-Atlantiek en over een groot gedeelte van de Noord-West-Atlantiek. De hoogzevisserij in Duitsland staat momenteel in voor het grootste gedeelte van de bevoorrading van vis en visproducten in de nationale markt.

De dagorde van voornoemde vergadering van de Redersverenigingen omvatte vanzelfsprekend de akute problemen welke heden in de meeste Europese visserijstaten in het volle daglicht worden gesteld: de Europese Economische Gemeenschap, de Territoriale Wateren en het Overbevissingsvraagstuk. Niettegenstaande deze drie vraagstukken op het eerste zicht hun specifieke draagwijdte bezitten zijn ze bij nadere ontleding toch onderling met elkaar verbonden.

De vergadering stelt vast dat de gevolgen van het verdrag van Rome (1-1-1959) tot het oprichten van een GEMEENSCHAPPELIJKE MARKT zich geleidelijk laten voelen. Wij veroorloven ons de voornaamste maatregelen aan te stippen welke het tot stand komen van deze gemeenschappelijke markt met zich meebrengt of zal meebrengen:

- 1) Tussen de ledenstaten van de E.E.G. is de PROGRESSIEVE AFSCHAFING VAN DE DOUANERECHTEN en de GELEIDELIJKE VERRUIMING VAN DE KONTINGENTEN, voorzien in de artikelen 12 tot 17 en 30 tot 73 van het Verdrag van Rome, voor de visserijproducten reeds verschillende malen tot uiting gekomen. Stippen we ter illustratie aan dat de douanerechten verminderd werden met een eerste schijf van 10 % op 1 januari 1959 en met een tweede schijf van 10 % op 1 juli 1960, dit alles gerekend op het basisrecht van kracht op 1 januari 1957.
- 2) Volgens art. 3 van het Verdrag van Rome zal een GEMEENSCHAPPELIJKE BUITENTARIEF de E.E.G. staten beschermen ten opzichte van derde landen. Voor een aantal visserijproducten werd dit tarief reeds vastgesteld en geleidelijk toegepast.
- 3) Zoals voor de landbouwsector zal ook voor de visserij een GEMEENSCHAPPELIJKE BELEID tot stand komen. Als doelstellingen van dit visserijbeleid wordt vooropgesteld: de verhoging van de produktiviteit, de verzekering van een redelijke levensstandaard, de stabilisatie van de markt en de verzekering inzake bevoorrading en redelijke prijzen voor de verbruikers.

Als reders van een lidstaat van de E.E.G. zijn we onvoorwaardelijk gebonden aan het Verdrag van Rome en moeten we rekening houden met de vastgestelde normen inzake douanetarieven, kontingenten en het gemeenschappelijk buitentarief. Aan deze drie normen kan er niet worden geopperd; de evolutie geschiedt zoals voorgeschreven in het Verdrag. Nochtans, wat het gemeenschappelijk beleid betreft laat de tekst van het Verdrag van Rome een zekere speling toe van voorafgaandelijke bespreking alvorens de gemeenschappelijke visserijpolitiek definitief te bepalen.

Het is juist in dit verband dat op de vergadering van de Redersverenigingen de wens is naar voor gebracht een beperkt comité op te richten welke vanwege rederszijde een ontwerp van visserijpolitiek zou uitstippelen. In bedoeld voorstel zouden alle toekomstige gemeenschappelijke standpunten van de betrokken reders naar voren worden gebracht en dit rekening houdend met de huidig bestaande omstandigheden van exploitatie. Dit comité zal samengesteld zijn uit de sekretarissen van de Redersverenigingen in de E.E.G.-landen: de heren Balfanz (Duitsland); Pouliot (Frankrijk), Kranenburg (Nederland) en R. Menu (België). Na het opstellen van bedoeld ontwerp zouden kontakten worden ondernomen met de bevoegde funktionarissen van de visserijdienst der Gemeenschappelijke Markt te Brussel. Deze ambtenaren zouden worden ingelicht door het Beperkt Comité over de vooropgestelde visserijpolitiek. Dit Beperkt Comité voorziet haar activiteiten aan te vangen in de loop van de maand september.

Het is een vaststaand feit dat we heden moeten bewust worden dat door de ondertekening van het Verdrag van Rome door België, wij Belgische reders binnen een achttal jaren zullen af te rekenen hebben met de onvermijdelijke uitwerkingen van bedoeld Verdrag. Waar we van rederszijde de kans hebben in bepaalde mate tussen te komen in het uitstippelen van het gemeenschappelijk visserijbeleid, onder de vorm van het verstrekken van inlichtingen of het uitbrengen van adviezen, mogen we beslist niet onverlet laten dit dan ook te doen. Inzake de toekomstige Europese Visserijpolitiek, voorzien door het Verdrag van Rome, doch waar de modaliteiten van uitvoering nog niet zijn bepaald, hebben wij, reders uit Duitsland, Nederland en België de morele plicht de administratieve diensten van de gemeenschappelijke markt te Brussel in te lichten nopens onze suggesties.

Tijdens de vergadering werden tevens de vraagstukken van de TERRITORIALE WATEREN en de OVERBEVISSING behandeld. De vergadering stelt unaniem vast dat enerzijds de tendance van uitbreiding van de Territoriale Wateren voortdurend veld wint terwijl anderzijds de controlemaatregelen bepaald voor de overbevissingskonventies volledig ontoereikend zijn geweest. Gezien echter deze vraagstukken volledig in de bevoegdheid liggen van de politieke en diplomatieke instanties zal de vergadering zich beperken tot het verder nagaan van de gevolgen op professioneel plan. Deze studie zal tevens behoren tot één der taken van het voornoemde beperkt Comité van Sekretarissen.

BESLUIT

Voor het eerst sedert het periodisch vergaderen van de Redersverenigingen van de E.E.G.-landen is een werkelijke toon van rechtzinnigheid gevoerd geworden. De afgevaardigden van de reders in de meeste Europese landen zijn zich bewust geworden dat ze samen aan dezelfde problemen het hoofd hebben te bieden : Bemanningstekort, Overbevissing, Territoriale Wateren en de uitwerkingen van de Gemeenschappelijke Markt. Er is bepaald konstruktief werk uit deze vergadering gesproken, nl. het oprichten van een Beperkt Komitee van de vier Sekretarissen welke zullen beogen een gemeenschappelijke visserijpolitiek te ontwerpen en dit voorstel voor te leggen aan de ambtenaren van de gemeenschappelijke markt te Brussel. Laten we vurig hopen dat bij het naar voor brengen door de E.E.G.-landen van de gemeenschappelijke problemen, gezamenlijk kan worden gestreefd naar het doelreffend vinden van de gemeenschappelijke oplossingen.

R. MENU

Schoon nieuw gemeubeld café te huur, wijk Opex, centrum Edw. Moreauxlaan.

Voor inlichtingen zich wenden BROUWERIJ PIEDBOEUF, 219, Torhoutsteenweg (Stene). — Tel. 76.747 of 76.956. 2527V

OVER TE NEMEN

VISHANDEL

ultra-modern en mod. woonst Winkel en 5 pl., gar. en hof.

Huur 1500 F. Bail 9 jaar. Rijke broodwinning. Spotprijis.

Adres : Steenstraat 25, Ekeren bij Antwerpen. Tel. 41.23.15.

2528V

Worden staatspakketboten onttrokken aan Beheer van Zeewezen ?

Naar verluidt onderzoekt dhr Bertrand, minister van Verkeer, de mogelijkheid de staatspakketboten van de « Oostende-Dover » lijn te onttrekken aan het beheer van het Bestuur van het Zeewezen. De dienst zou dan toevertrouwd worden aan een gemengde maatschappij (zoals dit voor de Sabena het geval is). Van de aandelen dezer maatschappij zouden 51 % in handen blijven van de staat terwijl 49 % naar partikuliere of beroepsorganisaties zouden gaan.

Reden van deze belangrijke wijziging zou zijn een versoepeling te brengen in het beheer, wat zeker de uitbating van de pakketboten ten goede zou komen.

BERICHTEN

REDERSCENTRALE

WEDERAFSTAND VAN OPGEVANGEN VIS

In het kader van de opvangregeling wordt thans door het Ministerie van Landbouw en OCRA eveneens de wederafstand aanvaard aan forellen en/of nertsenkwekerijen in het binnenland, mits vanzelfsprekend zekere voorwaarden worden ingelost.

Alle inlichtingen in verband met deze afnamemogelijkheid U langs deze weg mededelen is praktisch onmogelijk. Het Sekretariaat stelt zich echter steeds ter beschikking van deze handelaars welke zich hieraan zouden interesseren.

Wij hebben ons de mceite getroost een preliminair onderzoek in te stellen, dat ons toelaat U volgende mede te delen, waaruit blijkt dat een interessante handelszaak zou tot stand kunnen komen :

- a) In België zijn ongeveer 200 nertsen en forellenkwekerijen.
b) Een gecentraliseerde afname zou kunnen gaan tot een afzet van ca 40.000 kg per week.
c) De nertsenkwekers zijn verenigd in een nationale vereniging welke behulpzaam zou kunnen zijn bij de afzet.

Alle andere inlichtingen kunnen steeds bekomen worden op het Sekretariaat van de Rederscentrale s.v., H. Baelskaai 25, tel. 735.03.

ZIJ HADDEN PECH

OPSLEPING Z.420 door Z.546

Terwijl de Z.420 van reder Desmidt L. de visserij bedreef werd een defekt vastgesteld. Bij nader toezicht bleek dat het roer verloren was. Noodgedwongen werd de sleephulp gevraagd van de Z.546 van reder Vandierendonck A. die het vaartuig veilig de haven van Cuxhaven binnensleepte. — B.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN, NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

VRAGEN VAN SENATOR LAHAYE

De heer Senator Lahaye heeft zich in de afgelopen weken duchtig ingespannen om de aandacht van de overheden te trekken op de toestanden welke thans heersen in onze visserij. Op 6 juni richtte hij zich andermaal tot betrokken overheid met volgende vragen. Deze vragen werden in de hieronder weergegeven zin beantwoord.

DE ONTVOLKING IN DE VISSERIJ

Het is u waarschijnlijk voldoende bekend met welke grote problemen de Belgische visserij te kampen heeft, en vooral inzake de ontvolking van hun schepen. Zeer veel jongeren gaan, na enkele jaren bij de visserij gediend te hebben, over naar de stadsdiensten, het Zeewezen en de Zeemacht. De maximum leeftijd voor aanwerving bij deze diensten loopt van dertig tot 35 jaar. Wanneer het om een tijdelijk ambt gaat, hebben de gemeenten toelating personen aan te werven tot de leeftijd van 45 jaar.

Deze uitzondering aanvoerend, durf ik U vragen ten gunste van het varend personeel der visserij, als beloning voor hun zeer hard en onmenselijk leven, bij prioriteit, de leeftijdsgrens te verschuiven tot 45 jaar voor een aanwerving bij bovenvermelde diensten of bij andere staatsdiensten, zowel voor tijdelijke als voor vaste bedieningen.

Het mag ons vooral niet ontgaan dat het leven op zee buitengewoon lastig is en veel vissers op 45-jarige leeftijd geestelijk noch lichamelijk geschikt zijn voor dit hard labeur.

Daarentegen staat dat zij dan wel heel zeker nog als gewoon matroos, handlanger of mekanieker kunnen dienstig zijn in een stadsdienst, bij de Zeemacht of Zeewezen. Gezien de vissers een speciaal statuut genieten inzake ouderdomspensioen, meen ik niet dat hier veel moeilijkheden zullen rijzen voor de aanvulling van de ge-

Onze Propaganda voor Visverbruik loopt mank

Vorige week hebben we hieromtrent een interessante studie weergegeven van dhr Vanbroeck, sekretaris van de Coöperatieve afdeling onzer Rederscentrale. Naar we vernemen, zou het bij deze studie niet blijven en zal hij thans een plan uitwerken ter verwezenlijking van 'n praktische propaganda, welke de visserij ten zeerste zou ten goede komen, in acht nemend, dat in een jaar meer dan 2.800.000 kg verse vis diende opgevangen te worden, waarvan het grootste gedeelte naar vismeel en forellenkwekerijen diende verwezen te worden. We komen hierop later terug.

zeiste 30 jaren pensioengerechtigde diensttijd bij staats- of gemeentediensten.

Deze maatregel zal ook de werklözen met enkele tientallen eenheden doen verminderen en zal heel zeker de oudere vissers, en vooral de reders, zeer gunstig voorkomen, want hierdoor zullen de jongere krachten niet meer in zo groten getale hun gekozen vissersberoep te vroeg kunnen ontvluchten.

Graag vernam ik Uw zienswijze over dit probleem.

ANTWOORD

Het voorstel om een nieuwe categorie begunstigen te scheppen der voordelen ingesteld door de samengevatte wetten op de prioriteitsgetuigschriften, valt volledig in bevoegdheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt.

HERSCHOLING VAN WERKLOZEN

Onlangs kwam een herscholingscentrum tot stand om werklozen een opleiding te geven in de binnenscheepvaart.

Kan hetzelfde niet gebeuren voor werklozen die bij de staatsmarine een nieuwe werkgelegenheid zouden vinden of die naar de koopvaardij en visserij zouden trekken?

Een dergelijk initiatief zou heel zeker de ontvolking en het personeelstekort der visserij ten goede komen.

Uw antwoord interesseert ten zeerste talrijke werklozen en de zeevaart- en visserijkringen.

VOORLOPIG ANTWOORD

Het antwoord zal zodra mogelijk aan het geachte lid worden overgemaakt.

Onderzoeksraad voor zeevaart te Oostende

DRIE UITSPRAKEN

De onderzoeksraad voor zeevaart kwam dinsdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de h. Anthonis.

Het ambt van openbaar ministerie werd waargenomen door rijkscommissaris Plumers. Bij de aanvang van de zitting behandelde de raad het geval van de O.90 « Prinses Paola » die op 2 december 1960 in aanraking kwam met een kaaimuur in de Britse haven Grimsby.

Tijdens een vorige zitting werd reeds de tweede motorist Jean Billiaert ondervraagd, terwijl het thans de beurt was aan eerste motorist Prosper Verleye. Uit de ondervraging bleek dat Verleye op een gegeven ogenblik de wacht had overgegeven aan Billiaert, die evenwel een glaasje te veel zou gedronken hebben. Eerste motorist Verleye beweerde nochtans dat hij zulks vanwege Billiaert niet bemerkte had. In elk geval werd Verleye plots verwittigd, dat hij zich dringend naar de machinekamer diende te begeven. Aldaar aangekomen bemerkte hij dat de machinekamer onder stoom stond. Billiaert had o.m. de grote zoekkraan gesloten terwijl de hulpmotor aan het draaien was gegaan zonder afkoelingswater. Verrast door deze vaststelling, voerde eerste motorist Verleye op zijn beurt een verkeerde beweging uit, waardoor de schroef ingeschakeld werd en het vaartuig vervolgens tegen de kaaimuur terechtkwam.

Ook de hulpmotorist Roland Deschacht werd door de raad ondervraagd, alhoewel hij slechts weinig bijzonderheden kan mededelen. Raadslid Becu merkte terloops op, dat het steeds de plicht is van een bemanningslid, dat de wacht overgeeft, uit te maken of de persoon, die de wacht overneemt, wel degelijk in staat is, deze taak te vervullen. De rijkscommissaris zal tijdens een volgende zitting zijn strafvordering uitspreken.

DE AANVARING TUSSEN DE O.165 EN DE Z.547

VERMANING VOOR DE BEIDE SCHIPPERS

Op 6 juni 1960 deed er zich op de visgronden « Witte Bank » een aanvaring voor tussen de O.165 « Hendrik Conscience » en de Z.547 « Saturnus », ingevolge waarvan eerstgenoemd vaartuig lichte schade opliep aan stuurboord achter. Beide vaartuigen zetten hun normale bedrijvigheid voort en vervoegden de haven van Oostende op 14 juni 1960.

De O.165 « Hendrik Conscience », toebehorend aan mevr. Wed. Maesen H. en dhr Vandewoude Fr. en echtgenote, is een Belgisch houten vissersvaartuig gebouwd in 1931, hebbende een bruto tonnemaat van 89,54 ton, een netto tonnemaat van 29,06 ton, voortbewogen door een motor Deutz 200 pk (1937), en voor-

zien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultrasonore dieptemeter. Het vaartuig stond onder bevel van dhr Marlein Ch., 27 jaar oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De Z.547 « Saturnus » toebehorend aan de hh. Neyts Leopold en Theodoor, is een Belgisch houten vissersvaartuig gebouwd in 1951, hebbende een bruto tonnemaat van 79,37 ton, een netto tonnemaat van 29,23 ton, voortbewogen door een motor Deutz 240 pk gebouwd in 1951 en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker, ultra sonore dieptemeter en ontvangstpost.

Het vaartuig stond onder bevel van dhr Neyts Leopold.

De Raad geeft hierop nogeens kennis van de getuigenissen welke afgelegd werden door de opvarenden tijdens het onderzoek.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

— Op het ogenblik dat de O.165 en de Z.547 in het zicht van elkander waren en dat, volgens de afstand die hen scheidde, de bepalingen tot voorkoming van aanvaring op zee van toepassing waren, lag de O.165 een zuidelijke koers aan, met zijn bakboords-net buiten boord. Het vaartuig lag gestopt en voerde de reglementaire lichten.

— De O.165 had de Z.547 zes streken op zijn sb. zijde, een O.N.O.lijke koers sturend.

— De Z.547 viste met zijn stuurboordse kor en voerde de reglementaire lichten.

— De O.165 lag met de tijdstroom mede, de Z.547 viste in de tijdstroom.

— Overeenkomstig de bepalingen tot voorkoming van aanvaring op zee en rekening houdend met de gevoerde lichten, waren beide vaartuigen : werktuigelijk voortbewogen varende vissende vaartuigen, waarvan de koersen elkander kruisten.

— De schipper van de O.165 zag de Z.547 zes streken op zijn stuurboord zijde vana een afstand van ongeveer 300 m. ; een koers sturend ong. recht op zijn vaartuig. Hij wist dat de Z.547 vissend was, doch verkeerde in de overtuiging dat de Z.547 voor hem diende te wijken.

— Hij gaf echter geen enkel geluidsein, omdat er geen lucht op de stoomfluit stond.

— Enkele sekonden voor de aanvaring legt hij zijn schroef in, teneinde trachtende de aanvaring te voorkomen.

— Vooraleer de schipper van de Z.547 zich rekenschap gaf van de tegenwoordigheid van de O.165, verliet hij het stuurhuis teneinde zich naar de machinekamer te begeven.

— Hij liet aldus zijn vaartuig verder lopen zonder aan iemand het roer en zonder dat de uitkijk verzekerd was.

— Toen de schipper terug in het stuurhuis kwam, bemerkte hij de O.165 recht vooruit op een korte afstand. Teneinde te trachten de aanvaring te voorkomen, trok hij de schroef onmiddellijk af.

— De aanvaring deed zich voor. De voorsteven van de Z.547 tegen het stuurboords achterschip van de O.165.

Na de heer Rijkscommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en al het hierboven grondig te hebben overwogen, komt de Raad tot de volgende konklusies :

A. Tussen 't ogenblik waarop de bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee van toepassing werden en dit der aanvaring, betrokken schippers zich heben schuldig gemaakt aan de volgende inbreuken tegen de in voege zijnde reglementen :

1) Schipper MARLEYN Ch. van de O.165 :

a) Inbreuken tegen Deel C 1 — Regel 19 en regel 29, van het internationaal reglement met, zoals het geboden was door de omstandigheden en door de van toepassing zijnde regelen en volgens het gewone zeemansgebruik, niet duidelijk en ruim bijtijds uit te wijken voor de Z.547.

b) Inbreuk tegen art. 84 van het Zeevaartinspektie-reglement met de fluit niet gereed te houden voor onmiddellijk gebruik.

2) Schipper NEYTS L. van de Z.547

a) Inbreuk tegen art. 29 van het Internationaal Reglement met de nalatigheid te hebben begaan in het houden van goede uitkijk en in het geven van seinen.

b) Inbreuk tegen art. 9 van het Tucht en Strafwetboek van de Koopvaardij en de Zeevisserij met de brug te verlaten.

c) Als gevolg van de inbreuken a en b, inbreuk tegen art. 21 van het Internationaal Reglement met niet tijdig te manoeuvreren als het beste kon bijdragen tot voorkoming der aanvaring.

B. — dat de inbreuk begaan door schipper Marleyn Ch. vermeld onder 1 b) in geen causaal verband staat met de aanvaring ;

— dat de inbreuken begaan door schipper Marleyn Ch. vermeld onder 1 a) dienen aanzien als de werkelijke oorzaken van het tot standkomen van het dreigend gevaar tot aanvaring, en nadien tot deze aanvaring hebben geleid.

— dat de inbreuken begaan door schipper Neyts L. vermeld onder 2 a, b en c hem in de onmogelijkheid hebben gesteld, zoals opgelegd door de van toepassing zijnde regelen, al het mogelijke te doen om te trachten de aanvaring te voorkomen of de gevolgen ervan te minderen.

Om die redenen en in acht nemend de oprechtheid der betrokken schippers in de loop van het onderzoek alsook het feit dat beide schippers uit het onderhavig geval een zekere lering hebben weten te trekken ; spreekt de Raad tegen betrokken schippers een vermaning uit en verwijst hen elk in de helft der gerechtskosten.

HET VERGAAN VAN DE Z.605

VRIJSTELLING VAN SCHIPPER DEVOS

Op 23-6-1960 bevond de Z.605 « Christiane - Hubert - Francine » zich rond 9,50 op zijn visgrond op 15 mijl NE van Smith Knoll, toen er werd vastgesteld dat het vliegwielt van de motor in het water

draaide. Niettegenstaande de inspanningen van de bemanning kon het vaartuig niet vlottend gehouden worden, zodat het, nadat de volledige bemanning door de Z.430 aan boord werd genomen, rond 10h40 in de golven verdween.

De Z.605 « Christiane - Hubert - Francine », toebehorend aan dhr Thys Marcel, was een houten Belgisch vissersvaartuig, gebouwd in 1936, hebbende een bruto tonnemaat van 39,88 T, een netto tonnemaat van 9,81 T, voorzien van een motor Bohn en Kobler 150 PK, gebouwd in 1956, en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultrasonore dieptemeter.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Devos René, 26 jr oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De Raad die krachtens art. 1 van de wet van 1926 voor opdracht heeft de oorzaken van de zeevaartongevallen, welke de Belgische zeeschepen betreffen op te sporen en vast te stellen, nam, door de goede zorgen van dhr Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, kennis van de scheepsverklaring neergelegd door schipper René Devos, opgesteld in de volgende bewoordingen :

« Op 23-6-1960 te 9h50 van wacht zijnde, heb ik vastgesteld toen ik even naar beneden ging, dat het vliegwielt in het water draaide.

Ik heb onmiddellijk de 3 overige bemanningsleden die te ruste lagen, gewekt. Ikzelf ben met de dekompomp gaan pompen.

Even later kwam de scheepsjongen boven, dewelke vaststelde dat het visruim tot op één meter van dek, vol water stond. De voorpiek stond bijna gans vol.

Weersomstandigheden : wind oost, kracht 5, woelige zee, zicht 2 mijl.

Ik bemerkte Z.430 in het ZZW van ons op ongeveer 1 mijl. Telefonisch heb ik 5 tot 6 keer tevergeefs getracht met het schip in verbinding te komen.

Wij visten met Bb. boel. Z.605 slingerde en stampte hevig.

Een tiental minuten later, bemerkend dat reeds veel water in het logies stond, en geen verbinding met de Z.430 bekomen, besloot ik de korre af te vieren. De machine werd op volle toeren gezet, waarop het ene korretouw afknapte terwijl het andere door ons werd afgekap.

Koers gezet naar de Z.430, waar wij op 10h20 bij aankwamen. De bemanning was toen nog steeds met de dekompomp aan het pompen en de lenspomp trok ook nog. Niettegenstaande dit liep het water toen aan Sb reeds over dek.

Enkele sekonden nadien is de motor stil gevallen.

Op dat ogenblik liep het water uit het luik van het visruim over dek. In de machinekamer stond het half hoogte van de motor en in het logies stond ongeveer 1 meter water, zodat het mij onmogelijk was nog naar beneden te gaan om de scheepspapieren te redden.

(vervolg zie keerzijde)

(vervolg van vorige bladz.)

Rond 10h20 is Z.430 in lijn van ons gekomen, waarop wij alle vier samen op dit schip overgesprongen zijn.

Rond 10h30 verdween het ganse voor- en middenschip onder water. Het achterschip is nog een tiental minuten boven water uit blijven steken.

Rond 10h40 is de Z.605 gans in de golven verdwenen.

Positie opgegeven door de schipper van Z.430 : 52°56'N en 2°35'O. Op 23-6-1960 werd te 8h de korre gewonden. Na de vis aan boord genomen te hebben werd de boel terug over boord gezet en om h20 de visserij voortgezet.

Te 9h, nadat de vis gekuist en verzorgd was, heb ik de wacht genomen terwijl de 3 andere opvarenden zich hter ruste begaven. De gevangen vis is aan dek in de kuip blijven staan. Ik meen nochtans dat een der bemanningsleden in 't visruim moet afgedaald zijn om brood te halen. Er is mij nochtans niets abnormaals gemeld geworden.

Ik hou er aan te verklaren dat, in de loop van de nacht van 22 op 23 juni, ik denk rond middernacht, we visten dan met Sb boel, deze korre vastgeslagen is. Bij het inwinden om de korre te klaren, kwam de voorplank normaal in de galg.

Bij het inwinden van de achterplank is het korretouw gesprongen op het ogenblik dat de achterplank boven water kwam. Er moet zich alleszins in de korre een zwaar voorwerp bevonden hebben. Toen we er in geslaagd waren langs voor een gedeelte van het net binnen te halen, heb ik gemerkt dat dit net gedeelte besmeurd was met een soort zwarte roest. De staart van de korre, de kuil, de achter- en bovenwings gingen verloren.

De oorzaak van het lekken is me niet bekend. Niemand aan boord heeft een abnormale klop waargenomen. Dit zou zelfs tamelijk moeilijk hoorbaar zijn geweest gezien het schip in de woelige zee hevig slingerde en stampste.

Het is wel mogelijk dat het zware onbekende voorwerp, dat gedurende de nacht met de Sb korre gevangen werd, voor het afbreken van het achterkorretouw, tegen de romp werd aangehieuwd en zo schade veroorzaakte. Nochtans doe ik nog opmerken dat op 23-6-1960, rond 4 h of 4.30 h vis in 't visruim werd weggeborgen. Alsdan werd geen druppel water in dit visruim waargenomen. »

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

— Op 23-6-1960 rond 9h50, waaid er in de omgeving van het lichtschip « Smith Knoll » een oostelijke wind kracht 5. De zee was aanschietsend met woelige zee en hoge lange deining. De zichtbaarheid bedroeg ca 2 mijl.

— De Z.605 ligt gezonken in de positie 52°56'N en 2°35'O, weze 16 mijl in 40° waar van het lichtschip « Smith Knoll ».

— Op de plaats waar de Z.605 gezonken ligt, staat er, ten opzich-

te van het peil van gemiddeld laag water springtij, een diepte van ca 20 vadem.

— In de omgeving van de plaats waar de Z.605 leksloeg, ligt er geen enkel wrak op hetwelk de Z.605 met een diepgang van 4 voet voor en 9 voet achter zou hebben kunnen stoten.

Na dhr Rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn advies en al het hierboven grondig te hebben overwogen is de Raad van oordeel dat hij niet over voldoende elementen en gegevens beschikt om met juistheid en zekerheid de rechtstreekse oorzaken van het lekslaan dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, te bepalen.

De Raad betreurt dat er na het vaststellen van het lekslaan geen enkele poging werd gedaan om de openingen in de schotten tussen de dichten en dat de nodige maatregelen niet getroffen werden om de motor af te koelen bij middel van het binnengedrongen water ; doch kan niet met zekerheid bepalen of en eventueel in hoeverre deze achterwege gebleven maatregelen het zinken van het vaartuig zouden hebben kunnen beletten.

Om die redenen besluit de raad dat er in verband met het lekslaan en het vergaan van de Z.605 geen bewijzen kunnen worden voorgebracht van beroepsfouten die ten laste van enig lid van de bemanning zouden kunnen worden weerhouden.

Verstaat dat de gerechtskosten ten laste zullen blijven van de Staat.

HET ZINKEN VAN DE O.754

Op 8 juli 1959 rond 10.20 u. deed er zich in de havengeul van Oostende een aanvaring voor tussen de O.754 «Mickie» en de O.237 «Nelly-Suzanne», ingevolge waarvan het eerstgenoemde vaartuig zware schade opliep en ter plaatse zonk. De bemanning van de O.754, bestaande uit de schipper en een matroos, verlieten hun zinkend vaartuig bij middel van een yole.

De O.754 «Mickie», toebehorend aan dhr Vigne J., was een houten Belgisch vissersvaartuig, gebouwd in 1942, hebbende een bruto tonne- maat van 13.08 T., een netto tonne- maat van 4.68 ton, voortbewogen door een motor Lister van 40 pk, gebouwd in 1953 en voorzien van radiotelefonie.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Vigne J., 56 jaar oud, drager van een vergunning van schipper ter visserij.

De O.237 «Nelly-Suzanne», toebehorend aan dhr Vieren H., is een stalen Belgisch vissersvaartuig, gebouwd in 1937, hebbende een bruto tonne- maat van 151.59 ton, een netto tonne- maat van 48.96 ton, en voortbewogen door 'n motor Deutz 300 pk, gebouwd in 1937 en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultra sonore diepte meter.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Coulier R., 36 jaar oud, drager van het brevet van schipper 1e klas.

Hierna wordt lezing gegeven van de verklaringen welke afgelegd werden door de opvarenden van de beide betrokken eenheden.

UIT EEN EN ANDER IS HET DE RAAD GEBLEKEN

— Op 8 juli 1959 deed het H.W. te Oostende zich voor rond 14.15 u. de aanvaring tussen de O.754 en de O.237 rond 10.20 u., t.t.z. ca 4 u. vóór het uur van H.W. Op dit tijdstip en op de plaats van de aanvaring liep er praktisch geen getijstroom.

— De O.237, met een lengte van ca 29 m verliet rond 10.15 u. de vissershaven van Oostende, ten einde zich naar zijn visgrond te begeven.

De schipper gaf, eens uit de sluis, het geluidsein voorzien door regel 25 van het Int. Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, van toepassing in de havengeul van Oostende, ingevolge art. 5 van de reglementen van politie voor de scheepvaart in de wateren en havens van de kust.

— Rond hetzelfde tijdstip bevond de O.754 zich, terugkomend van de visserij, in de havengeul tussen de tweede en derde trap van het westerstaketsel (gerekend vanaf zee), gevolgd door andere vissersvaartuigen.

— Het geluidsein gegeven door de O.237 werd door de schipper van de O.754 waargenomen, doch in tegenstrijd met bovenvermelde regel 25, door dit vaartuig niet beantwoord.

— Beide vaartuigen waren toen nog niet in het zicht van elkander.

— De O.237 ving met een rechtse schroef zijn stuurboordmaneuver aan om zee te kiezen en de O.754 zette zijn koers voort, ten einde zich naar het Montgomerydok te begeven.

— Op een zeker ogenblik kwamen vermelde schepen in het zicht van elkander.

— De O.237 lag toen W.N.W. aan, met de steven tegen het midden of in het midden van de vaargeul.

— De O.754 bevond zich in de westelijke helft van de havengeul ter hoogte van de 3e trap van het westerstaketsel. De afstand tussen beide schepen moet dan ca 50 m geweest zijn. — Toen de schipper van de O.237 de O.754 zag, gaf hij hard stuurboord, vergezeld door een korte stoot, om ter kennis te brengen dat zijn schip naar stuurboord uitweek.

— Toen de schipper van de O.237 zich rekenschap gaf dat zijn vaartuig, niettegenstaande zijn roer hard aan stuurboord lag, maar heel traag of praktisch niet naar stuurboord uitging, gaf hij een tweede korte stoot.

— De schipper van de O.754 voerde een kleine koersverandering uit naar bakboord, gevolgd door een tweede koersverandering naar stuurboord. Deze koersveranderingen gingen niet vergezeld van het reglementair geluidsein, en werden uitgevoerd in de westelijke helft van de havengeul.

— Toen de vaartuigen in kwestie

zich op ca 20 m van elkander bevonden, sloegen beide achteruit.

De schipper van de O.237 liet dit manoeuvre vergezellen door het reglementair sein van drie korte stoten, de schipper van de O.754 verwaarloosde zulks te doen.

— De aanvaring deed zich voor in de westelijke helft van de havengeul, steven van de O.237 op bakboordboeg van de O.754.

— Op het ogenblik der aanvaring lag de O.754 evenwijdig met het staketsel, ca in het midden van de westelijke helft der geul; de O.237 lag W.N.W. aan over de middellijn van de vaargeul.

— De O.754 verliet op geen enkel ogenblik de westelijke helft van de havengeul.

Na ter Openbare Zitting van 14-1961, dhr Rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en ter Openbare Zitting van 1-2-61, de betrokkenen in hun middelen van verdediging, voorgedragen door Mt Félix voor dhr Coulier, schipper van de O.237, en door Mt Standaert voor dhr Vigne, schipper van de O.754.

Na al het hierboven grondig te hebben overwogen, komt de raad tot de konklusie dat :

a) Met betrekking tot de aanvaring die zich op 8 juli 1959 tussen de O.237 en de O.754 heeft voorgedaan en de omstandigheden in dewelke deze aanvaring gebeurde; de volgende beroepsfouten ten laste dienen weerhouden van de betrokken schippers :

1 Ten laste van betrokken schipper Coulier R. van de O.237 :

— Inbreuk op art. 53 van het K.B. van 22-1-1929 op de zeevaartpolitie in de wateren en de havens van de kust.

— Inbreuk op regel 25 a) van het Int. Reglement tot voorkoming van aanvaringen op zee; van toepassing in de haven van Oostende, ingevolge art. 51 van het K.B. van 22-1-1929 gewijzigd door het K.B. van 16-10-53.

— Inbreuk op regel 29 van bovenvermeld Int. Reglement.

2 Ten laste van betrokken schipper Vigne J. van de O.754 :

— Inbreuk op regel 25 b), regel 28 en regel 29 van bovenvermeld Int. Reglement.

b) De beroepsfouten weerhouden ten laste van schipper Coulier R. zonder de minste twijfel in causal verband staan met de aanvaring, doch dat zulks niet met dezelfde zekerheid kan gezegd van deze weerhouden ten laste van schipper Vigne J., die bovendien grotendeels hun aanleiding vonden in de handelwijze van de schipper van de O.237.

Om die redenen, en in acht nemend de oprechtheid van beide betrokken schippers in de loop van het onderzoek, alsook hun goed zeemansverleden, bestraft de Raad betrokken schipper Coulier R. met de ontzetting van het recht om voor een periode van 8 dagen in deze hoedanigheid te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak en sprekt tegen betrokken schipper Vigne J. een vermaning uit.

Verwijst betrokken schipper R. Coulier in de 4/5 en betrokken schipper Vigne J. in 1/5 der gerechtskosten.

Oostendse Scheepsbouwers door het Stadsbestuur om de tuin geleid ?

- ★ Een niet geschikte plaats ★ Flater van belang
- ★ Waarom geen krachtdadige voetstappen voor een derde slip- en hersteldok ?

Sedert enkele weken staan de visserij- en nijverheidsmiddelen in rep en roer tengevolge van het uitlekken van de bouw van een nieuwe scheepswerf in voorwaarden en met gevolgen waaromtrent zelfs de gemeenteraad en in het bijzonder de belanghebbenden, onwetend gelaten werden.

Daarenboven komen meer en meer inlichtingen aan het licht, waarin het schepencollege en in het bijzonder een lid ervan, beschuldigd worden de bouw van een derde slip en het zo noodzakelijk tweede dok, te boycotten om het aan een nieuwe groep mogelijk te maken zelf een slip van 3.000 Ton (?) te bouwen, aldus een monopolium verwekkend voor deze groep, zodat deze haar wetten zou kunnen stellen.

Het kabaal hierdoor ontstaan, heeft de Hogere Overheid er toe verplicht aan het plan van deze autorisatie een wijziging te brengen, welke VOLGENS DE NIEUWE GROEP voor gevolg zou hebben dat de huidige werfkaai niet zou verdwijnen en dat de bestaande scheepsbouwers bij het lanceren van nieuw gebouwde schepen er niet door zouden gehinderd worden.

Dit is althans de mededeling welke de pers vanwege de VOS ontving, maar waaromtrent het Oostends Schepencollege noch het bevoegd departement een woord repen. En ze hebben ongelijk !

Als we de woordvoerder van de groep in kwestie mogen geloven, zou dus niets meer in de weg staan voor de uitbouw van het door deze groep voorgenomen plan.

IS DE GEKOZEN PLAATS GESCHIKT ?

Ons antwoord is beslist : neen ! En waarom ? Wij hebben reeds gezegd, dat het onze bedoeling niet is, het ontstaan van deze werf te belemmeren of tegen te werken. Integendeel !

Het is aan ons niet te oordelen, waar ze haar kapitalen haalt en nog veel minder hun planning te dwarsbomen.

Brengt het werk en nering bij, des te beter ! Maar het volstaat het plan van aanleg van het ganse nijverheidscomplex te bekijken en het te vergelijken met het plan van de nieuwe groep, om er onmiddellijk uit te moeten besluiten, dat dergelijke werf daar in het geheel op zijn

plaats niet is. Eerst en vooral is het een nonsens te willen beweren, dat aldaar schepen tot 3.000 Ton zullen kunnen gebouwd of op een slip getrokken worden.

Het huidig visserijdok is er niet voor geschikt en de diepgang niet zo groot.

Verder wordt sedert jaren aangedrongen opdat zou overgegaan worden tot de bouw van een hersteldok vóór het fort Napoleon, voorzien van een slip van 3.000 Ton om te kunnen voldoen aan de eisen van onze tijd.

Het is immers een feit, dat het huidig visserijdok, dat slechts geschikt is voor het lossen van de vis en het laden van de bevoorrading, veel te klein is en de in reparatie liggende vaartuigen, een voortdurend beletsel zijn van behoorlijk meren en oorzaak van talrijke avarijen bij het verplaatsen der vaartuigen. We mogen daarenboven nog van geluk spreken, dat de crisis welke de visserij doormaakt, (hopen we tijdelijk) belet heeft de huidige vloot te zien moderniseren zonder te spreken van ze uit te breiden. Het gebrek aan plaats zou een ramp worden voor alle eigenaars.

ZONDERLINGE HOUDING ?

En we vinden het daarom zonderling te moeten vaststellen dat, waar in industriële kringen steeds aangedrongen werd op het bij hoogdringendheid bouwen van een hersteldok en een derde slip, reeds meer dan twintig jaar voorzien, de stadsautoriteiten sedert enkele maanden het stilzwijzen bewaren en niemand onder hen hiervoor nog bij de Hogere Overheid schijnt aan te dringen ! ! Geen enkele verwezenlijking is echter zo dringend nodig als deze !

Waar de heer Decrop, namens de rederscentrale, nog onlangs aandrang, waar schepenen De Kinder en Edebau, destijds wezen op de DRINGENDE noodzakelijkheid van de verwezenlijking van het ontwerp, horen we er thans niets meer van.

Het plan bestaat bij Brugge en Wegen, maar er wordt niet meer aan voort gewerkt !

Te Brugge wacht men zo lang niet om voor de haven van Zeebrugge EEN ONTWERP WERKELIJKHEID te doen worden !

Zou het dan toch waar zijn dat bepaalde leden van het Schepencollege achter de schermen te Brussel het tegenovergestelde trachten te bewerkten om later te kunnen wijzen op het niet noodzakelijke ervan uit... WEL BEREKEND BELANG ? ?

Een duidelijke verklaring, waarin het schepencollege stelling neemt, zou te dezer gelegenheid niet ongelegen zijn geweest.

Integendeel, ze is noodzakelijk opdat elkeen zou weten waaraan zich te houden.

EN DE PLAATS ?

De uitgekozen plaats is de ingang van de stad of de uitgang ervan naar de Oostkust.

Binnenkort (en het plan bestaat) moet de Koninklijke Baan zonder ofut veel verbreed worden en komt er een beplanting waardoor een breedte van 70 meter zal ingenomen worden. ALMETEENS, en pas in de laatste maanden, heeft men op verzoek van de stad (?) of een invloedrijk persoon, het middel gevonden deze strook op de Koninklijke Baan tussen de H. Baelskaai en de Vismijnlaan (dus waar men het terrein van de VOS wil verhuren aan 3 F per m) van 70 m breed op 30 m breed te brengen, zodat deze noodzakelijke breedte op het drukste gedeelte van de baan (visserij - H. Baelskaai) van 40 m ingekrompen wordt. Dit noemen we niet alleen een flater van belang, maar een onaannemelijke wijziging OM IEMAND EN NIET HET OPENBAAR BELANG TE DIENEN.

Wij zeggen : een flater omdat er middel was van zijdelings van die 70 m brede strook, een mooie villa-wijk of gebouwenreeks te zien tot stand komen, waarvan de gronden aan de staat duizend frank per meter hadden opgebracht in plaats van 3 F.

Langs de Fortstraat, Victoria- en Napoleolaan, is de rest van het Nijverheidscomplex meer dan groot genoeg, om benevens het ontworpen dok en de slip achter de duinen (bij het Fort) een zeer degelijke scheepsbouwwerf, als het plan van VOS, te laten bouwen, waar men zich, evenals andere bedrijven, gemakkelijk zou kunnen ontplooiën, zonder schade te berokkenen aan het geheel van gans dit kwartier, dat met de bouw van villa's of mooie huizen langs een brede Koninklijke Baan, een mooie verrijaaiing zou betekenen voor de stad en geld in de Staats- en in de zo arme stadskas zou brengen.

Ofwel worden er achter de schermen zaakjes bedisseld waarvan de kleine man onwetend is en wordt het belang van een stad, een nijverheid en het verkeer opgeofferd aan het privaat belang ?

In ons schepencollege zitten ons inziens genoeg mensen met gezond verstand om zich daartoe niet te laten lenen, al dient gezegd, dat we tot op heden NOG DE EERSTE STEDELIJKE MANDATARIS MOETEN VINDEN, DIE ZICH HET PROBLEEM VAN ONZE VISSERSHAVEN EN AL ZIJN MOEILIKHEDEN ALSOOK DAT VAN DE OPEXWIJK HEEFT AANGETROKKEN.

Als het niet te laat is, dringen we daarom aan bij het Ministerie van Openbare Werken, de domeinen en de stedelijke overheid om wat hiervoor uiteengezet is, niet alleen rijpelijk te overwegen, maar werkelijkheid te doen worden.

De stads- en staatskas zullen ruimschoots de gelden terugwinnen, welke het graven van een reparatiedok en het bouwen van een derde slip, zouden kosten.

P. Vandenberghe.

GEEN PERSCONFERENTIE

Maandag 26 juni ll. zou VOS een persconferentie houden, 's Morgens ontvingen de bladen en de journalisten echter een schrijven, dat we hieronder afdrucken :

» Betreft : geplande persconferentie van maandag 26 juni.

» Het probleem is uiteengezet geweest op een degelijke en klare wijze in de schoot van de gemeenteraad waar U aanwezig waart.

» Ik ben volledig akkoord met de vooropgezette oplossing op punt gezet na de besprekingen van het Schepencollege met de betrokken specialisten. Deze oplossing behelst het niet onderbreken van de Nieuwe Werfkaai en mijn verbintenis om ingeval het noodzakelijk mocht blijken de huidige hellingen van mijn gebouwen op eigen kosten te heroriënteren.

» In die omstandigheden meen ik te moeten afzien van de persconferentie van heden maandag om niet nutteloos uw kostbare tijd te benemen.

» Laat ons nu hopen dat zonder verdere polemieken door de eerbiediging van eenieders belangen een goede verstandhouding moge tot stand komen tussen alle belanghebbenden. »

N.V. V.O.S.

NIEUW

VISSERSVAARTUIG

De Zeebrugse visserijvloot werd opnieuw met een nieuwe eenheid verrijkt. Ditmaal was het de Z.410 Marco Polo dat in Nederland werd gebouwd voor rekening van reder Emil Derudder die zijn oud vaartuig de Z.802 verkocht heeft. Dit vaartuig is speciaal uitgerust om de boomkorvisserij te beoefenen. Het is tevens een van de weinige vaartuigen die uitgerust is met een elektrische garnaalzeef die midden op het dek staat en die langs beide kanten kan gebruikt worden. Het vaartuig heeft de volgende karakteristieken : lengte over alles 16,50 m, breedte 4,60 m, holte 2,10 m. BRT 29,69 en NRT 15,30. Het is uitgerust met een motor van 120 pk afgesteld op 75 pk. Wij wensen het vaartuig en de reder het best met de vangst en de vaart. — Z.

Feiten en beschouwingen over de evolutie van de vissersvloot in 1960

In voortzetting van ons vervolgartikel over de evolutie van onze vissersvloot in 1960 zullen wij het deze week hebben over de ouderdom van de vloot, de belegde kapitalen in de vloot, de bemanning, de rederijen en de Schelde-visserijvloot.

Wijzen wij er op dat, niettegenstaande de numerieke belangrjkheid van de vaartuigen gevoelig lager ligt dan deze van 1938, de vangcapaciteit hieronder niet te lijden had. Dit fenomeen dankt zich aan het feit dat de gemiddelde drijfkracht per vaartuig en per B.T. een gevoelige verhoging onderging: de gemiddelde drijfkracht per vaartuig werd van 117 tot 180,56 pk gebracht; per bruto-ton van 2,13 tot 2,60 pk.

III. — OUDERDOM VAN DE SCHEEPSROMPEN EN DE VOORTSTUWINGSMACHINES

Niettegenstaande het feit dat de numerieke belangrjkheid van de vloot in de loop van 1960 met 14 eenheden verminderde en 7 nieuwe eenheden in de vaart werden gebracht is een totale veroudering van 7 m voor de 419 **scheepsrompen** te noteren. Inderdaad, de 419 rompen zijn tezamen 8.739 jaar oud, hetzij een gemiddelde van 20 j. 10 m., tegen 20 j. 3 m. einde 1959. Globaal gezien varieert de ouderdom van rompen tussen 1 en 52 jaar. 330 of 78,76 t.h. der scheepsrompen hebben de ouderdom van 30 j. echter niet overschreden. Als men de indeling van de vloot nagaat volgens de ouderdom, komt men tot de vaststelling dat de nieuwe schepen van 1 tot 5 jaar hoofdzakelijk moeten gezocht worden in de hoogzevisserij, terwijl in de kust- en middelslagvisserij het grootste aantal schepen wordt angetroffen in de klassen van 16 tot 20 jaar en van 21 tot 25 jaar en in de garnaalvisserij zelfs van 31 tot 35 jaar. Hier ook treedt zeer duidelijk de onevenwichtige reconstructie van de vloot vooruit. Aan de ene kant een steeds modernere hoogzevisserij, aan de andere kant een verouderde kust- en middelslagvisserij.

De ouderdom van de 415 **motoren** schommelt tussen 1 en 35 jaar. 50 of 12,04 t.h. zijn ouder dan 25 jaar.

De ouderdom van de **stoommachines** schommelt tussen 1 en 13 jaar.

De totale ouderdom van de motoren tezamen bedraagt 5.044 jaar, wat een gemiddelde ouderdom van 12 j. 2 m. daarstelt. Vergeleken met 1959 betekent dit een veroudering van de gemiddelde ouderdom met 2 maand. De gemiddelde ouderdom der 5 stoommachines in 1960 werd van 9 jaar en 9 m., vergeleken met 31-12-59, waarop de gemiddelde ouderdom 6 j. 9 m. bedroeg is er dus een veroudering van 3 jaar.

IV. — IN DE VLOOT BELEGDE KAPITALEN

Naar de inlichtingen door de V.O.Z.O.R. verstrekt was de vissersvloot op 31-12-1960 verzekerd voor 1.022.018.000 F, bedrag dat alleen de vervangingswaarde van de vaartuigen dekt. Gezien de verzekering van het visserstuig niet verplichtend is, wordt de verzekering daarvan door de meeste reders niet aangegaan.

Bij benadering kan de waarde van het vistuig echter geschat worden op ca 102.210.800 F, zegge ca 10 t.h. van de vervangingswaarde der vaartuigen.

Het is van belang aan te stippen dat Klas III het grootste t.h. (24,01 t.h. van de beleggingen vertegenwoordigt, gevolgd door klas VI (22,54 t.h.), en klas IV (21,43 t.h.), zodat de middelslagtreilers in totaal 45,44 t.h. van de geïnvesteerde kapitalen vertegenwoordigen.

Maken we de vergelijking der geïnvesteerde kapitalen naar de thuishaven, dan krijgen we volgend beeld:

72,70 t.h. belegd in de 192 schepen die Oostende als thuishaven hebben;

22,78 t.h. belegd in de 164 schepen die Zeebrugge als thuishaven hebben;

4,32 t.h. belegd in 62 schepen die Nieuwpoort als thuishaven hebben, 0,20 t.h. belegd in 1 schip dat Blankenberge als thuishaven heeft.

In vergelijkig met 1959, waardoor de waarde geschat werd op ca 930.771.000 F, wordt een meerwaarde van 91.247.000 F vastgesteld.

V. — BEMANNINGEN

Einde 1960 waren 384 schepen bemand. Het aantal aangemonsterde vissers bedroeg 1.736, waaronder 1.388 dek- en gespecialiseerd personeel, en 348 man machinepersoneel. In 1959 bedroegen deze cijfers respectievelijk: **1.704, 1.367 en 337**. In vergelijking met 1959 ondergaat 't procent gebreveteerde schippers een vermindering van 5,26 t.h. wat betreft de schippers met brevet 1e Kl. een vermindering van 7,17 t.h. wordt genoteerd voor de brevethouders 2e Kl., en een **vermeerdering** van 26,02 t.h. wat de vergunninghouders aangaat.

Einde 1960 wordt nogmaals een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld. Op 31-12-60 waren in total 168 scheepsleerjongens aangemonsterd. Ter voldoening aan de wet van 23-9-1931, welke schrijft dat elk vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarvan de bemanning tenminste uit 3 volwassenen bestaat, verplicht is 1 scheepsjongen aan te monstern, en voor deze

waarvan de bemanning uit tenminste 9 volwassenen bestaat, de verplichting opgelegd wordt tenminste 2 scheepsjongens aan te monstern, zouden er in totaal 351 scheepsjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat er in totaal 183 te kort waren op 31-12-1960.

VI. — REDERIJEN

De ganse vissersvloot was einde 1959 in handen van 369 rederijen welke kunnen onderverdeeld worden in 4 soorten ondernemingen:

— Personen of familiale ondernemingen: 311 (84,28 t.h.) met 337 schepen (80,43 t.h.).

— Feitelijke vennootschappen: 38 (10,29) met 41 schepen (9,79 t.h.).

— P.V.B.A.: 13 (3,53 t.h.) met 19 schepen (4,53 t.h.).

— N.V.: 7 (1,90 t.h.) met 19 schepen (4,53 t.h.).

Hier dient de aandacht gevestigd op het familiaal karakter van de Belgische vissersvloot. Dit verschaft de sleutel tot sommige moeilijke toestanden op het gebied van exploitatie, de aanvoer en bedrijfsorganisatie.

Het merendeel van de ondernemingen baat één schip uit (346 of 93,77 t.h.) van het totaal aantal rederijen, terwijl er slechts 4 ondernemingen (1,08 t.h.) meer dan vijf schepen exploiteert. Typisch is 't dat voornamelijk de eerste scheepsklassen zijn waar het aantal rederijen het hoogst is en dat dit aantal afneemt al naar gelang men naar de hogere categorieën van scheepsklassen gaat.

WIJZIGINGEN BIJ BELIARD-CRIGHTON

Ook hier heeft men het nut ingezien van de versmelting van twee bedrijven. Bij buitengewone algemene vergadering is de maatschappij Beliard, Crighton en Cie versmolten met de firma Guthrie

Murdoch et Cie, gevestigd te Antwerpen.

Voortaan zal deze werf genoemd worden « Ateliers et Chantiers Réunis Béliard-Murdoch ». Het kapitaal wordt op 130 miljoen frank gebracht.

Garnaalfeest te Oostduinkerke

Op zaterdag 1 en zondag 2 juli hebben te Oostduinkerke opnieuw de traditionele garnaalfeesten plaats. Alle feestelijkheden staan natuurlijk in het teken van de garnaal, zodat deze feestelijkheden een flinke propaganda uitmaken voor een produkt van onze visserij.

Ziehier het volledig programma van het garnaalfeest:

Zaterdag 1 juli:

Te 21 uur in het Grand Hotel, groot bal en verkiezing van « Mieke Garnaal 1961 ».

Zondag 2 juli:

In de voormiddag: wandelconcert en paraden.

In de hotels en restaurants: gas-

tronomische wedstrijd (garnaalrechten).

Te 10 uur: prijskamp in het garnaalvissen voor de vissers te paard.

Prijskamp in het garnaalvissen voor kinderen.

In de namiddag te 16 uur: grote folkloristische vissersstoet.

's Avonds, Astridplein, folkloristische volksdansen door: De Gille der Zee, De Heistse Klakker-tjes, De Oude IJslanvaarders, De Garnaaltjes, De Verenigde Vismijnvrienden, Havenkwartier van Blankenberge, enz.

De ganse dag: prijskamp in regionale klederdracht; fotowedstrijd; étalagewedstrijd.

VII. — SCHELDE- VISSERIJVLOOT

Besteden wij tenslotte nog even de aandacht aan de Scheldevisserij. Einde 1960 bestond de visserijvloot uit hetzelfde aantal eenheden als einde 1959, zegge 19, zodat de numerieke belangrjkheid dezelfde bleef.

Deze 19 vissersvaartuigen ontwikkelden einde 1960 in totaal 980 pk. De bruto-tonnemaat bedroeg op 31-12-60 314 B.T. t.o.v. 307 B.T. in 1959.

Het familiaal karakter treedt hier eveneens naar voor. De 19 in bedrijf zijnde schepen behoren toe aan 18 personen- of familie-ondernemingen.

PAKETBOTEN

OOSTENDE-DOVER

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende: alle dagen te 0,45 u., te 5 u., te 10 u. en te 15 u.

Op 2 juli bijkomende afvaart te 9,20 u.

Op 7 juli bijkomende afvaart te 15,45 u.

Op 8 juli bijkomende afvaarten te 9,20 u. en te 15,45 u.

Afvaarten uit Dover: alle dagen te 1,45 u., te 10,30 u., te 12,20 u., en te 17,15 u.

Op 3 juli bijkomende afvaart te 11,35 u.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende: alle dagen te 1 u., te 6,30 u., te 13,45 u. en te 18,30 u.

Afvaarten uit Dover: alle dagen te 7 u., te 12 u., te 19 u., en te 23,59 u.

DE ONGEZONDE TOESTAND IN ONZE VISMIJNEN VAN DE KUST

HET KOPEN EN BETALEN VAN VIS

België telt praktisch drie vismijnen, waar de reders hun vis aanvoeren om ze er openbaar te laten verkopen volgens de stedelijke vismijnreglementen.

Te NIEUWPOORT is het de stad zelf, die er voor de reder de vis verkoopt, maar is de ontvanger persoonlijk verantwoordelijk voor de inkomsten van de gelden door de handelaars verschuldigd.

Te ZEEBRUGGE hebben zich enkele mensen gegroepeerd om gezamenlijk de afslag te verzekeren en zijn zij verantwoordelijk ten opzichte van de eventuele slechte betalende, vermits zij regelmatig de opbrengst van een schip aan de reder storten na afhouding van mijnrecht, visafslagrecht en de rechten welke elke reder moet betalen aan de Ongevallenkas voor de Zeevisserij.

Te OOSTENDE zijn er twee visafslagfirmas, een coöperatieve van reders (de OVA) en een privé-visafslag, MOVIS, die beiden voor de reders de aangevoerde vis afslaan en er ook de financiële verantwoordelijkheid van voor zich opnemen, door de afhouding van 1,30 F pct plus 0,25 F pct voor wie daarenboven zijn sociale verrichtingen door die instellingen laten verrichten.

DE FINANTIELE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DEZE INSTELLINGEN IS ZEER GROOT

Waar te Nieuwpoort het ongeveer gaat over 25 miljoen, bracht zulks te Zeebrugge ongeveer 125 miljoen en te Oostende meer dan 400 miljoen frank op.

De vishandelaar of al wie zich als dusdanig in de vismijn laat inschrijven (de eerste de beste kan dat, als hij een kaart van 1.000 F betaalt), kan bij elke verkoop van door de vaartuigen verkochte vis die vis kopen ZONDER DE MINSTE WAARBORG NOCH BETAALING. Veel firmas betalen eens om de week, andere om de 15 dagen en de slechte veel later, voor zover men ze elke week op de hielen zit met het risico zijn geld voor de door hen gekochte en verkochte vis, niet te zullen krijgen.

Als men het ten andere nuchter bekijkt, dan drijven dit soort vishandelaars handel met de op dat ogenblik niet betaalde waar van de reder.

In het geval van de OVA, coöperatieve van reders, zijn het dus de reders die het gelag betalen ingeval zich slechte betalende voordoen, of een vishandelaar failliet verklaard wordt, zoals het thans weeral het geval is voor ettelijke honderdduizenden franken, zonder dat die strafbaar is en welk leventje hij ook geleid heeft. Daarenboven zijn het de visafslagers, wie zij ook zijn, die ter bank zware intresten betalen, welke voor de drie vismijnen, als men ze samentelt, tenminste 700 duizend frank per jaar betekenen.

Dergelijke toestanden zijn alleen nog in onze Belgische vismijnen denkbaar.

In andere landen is zulks niet het geval en uit een onderzoek door ons ingesteld, komen we tot de vaststelling dat al wie in de vishallen aldaar koopt, EERST DE NODIGE WAARBORGEN moet kunnen voorleggen, vooraleer vis te krijgen ofwel kontant moet betalen.

In dit laatste geval worden zelfs alle voorzorgen genomen opdat de betaling van gekochte vis werkelijk kontant geschiede en kan men de hallen niet uit zonder eerst betaald te hebben.

DRINGEND TE NEMEN MAATREGELLEN

Het is van het grootste belang dat de visafslagers en de groeperingen van reders bij het stadsbestuur gezamenlijk aandringen opdat aan dergelijke ongezonde toestanden een einde gesteld worde.

Het is ten zeerste gewenst en noodzakelijk een zuivering te doen onder dezen welke als profiteurs of onwaardig het beroep uit te oefenen, dienen aangezien te worden.

Elke visgroothandelaar zou ter vismijn niet mogen kopen zonder dat elke morgen bij de aanvang van de verkoop een bank voor het bedrag zijner aankopen, de nodige garantie niet heeft gegeven. Dat is in een ander land ook zo!

En zo zouden toestanden zoals deze zich heden eens

te meer voordoen, uitgeschakeld worden.

Een bankgarantie kost weinig of niets voor solvabele mensen.

DIT KAN SLECHTS DE GEVESTIGDE GROOTHANDEL TEN GOEDE KOMEN. Alle andere overwegingen zijn van sentimentele aard en horen niet thuis bij de groothandel en de nijverheid.

Wij menen dat deze kwestie behoort tot de taak van onze vissershavencommissies en dat de gemeentebesturen het gezonde van dergelijke maatregelen, niet kunnen over het hoofd zien, tenzij zij zelf willen instaan voor de verliezen.

Het valt zelfs te betreuren

dat dergelijke maatregelen wel overwogen maar nog nooit genomen werden, waarschijnlijk eens te meer tengevolge van de rivaliteit welke in zekere kringen een beletsel is geweest om ook hier misbruiken uit te schakelen en gezonde toestanden te scheppen.

Het tot stand brengen van één coöperatieve visafslag te Oostende, waar steeds van gesproken wordt, maar waarvoor tot op heden niets positiefs werd gedaan, ware één van de middelen om dergelijke misbruiken uit te roeien.

Waarop wacht men om aan een bestaande ongezonde toestand een einde te stellen?

P. VANDENBERGHE

PLECHTIGE ZEEWIJDING TE OOSTENDE

Enkele geslaagde innovaties in « Ommeganck »



De plechtigheid aan het monument der Zeelieden. (Foto Roland)

Zondagnamiddag heeft te Oostende weer de plechtige wijding plaats gehad van de zee. Bij deze gelegenheid trok ook de vermaarde Ommeganck door de middenstad. Het weder was effenaf schitterend, haast te schitterend mag men zeggen, want velen hadden aan de bekoring niet kunnen weerstaan om op het strand hun namiddag door te brengen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat er op gans de doortocht van de processie enorm veel volk was en dan vooral aan de zeedijk, nabij het nationaal Monument van de Zeelieden waar Kanunnik Butaye vanop een speciaal daartoe opgetimmerd altaar de zee wijdde. In zee lagen vele schepen, een paar sleepboten, een maalboot, een zes-tal mijnvegers, verscheidene jachten alsmede enkele vissersvaartuigen.

Vooraan in de Ommeganck stapte dit keer de muziekkapel van de Luchtvaart. Daarenboven waren er een paar nieuwe groepen die met veelkleurige kleedjes, bewegingen en zang, de processie meer leven en kleur schonken.

Er was ook nog een andere nieuwigheid: het H. Sakrament had dit keer zijn plaats niet meer langs achter in de processie maar wel halfweg. Anderzijds werd het

H. Sakrament ook niet meer gedragen, maar was geplaatst in een vissersbootje dat zelf gemonteerd was op een wagen. Met de vele andere groepen die allen in het teken van de zee geplaatst zijn mag deze innovatie zeer gelukkig geheten worden.

Achter het H. Sakrament stapten burgemeester Piers, volksvertegenwoordiger Dries Claeys, de gemeenteraadsleden Vanhoorne, Dedeurwaerder en Porta, alsmede de geestelijkheid van de stad en de leden van de kerkfabriek van SS Petrus en Paulus en ook van andere parochies van Oostende en omliggende.

De erewacht werd gevormd door leden van de Oostendse Zeemacht-politie.

Belangrijke besprekingen met de Minister van Verkeerswezen

Wij vernemen dat Volksvertegenwoordiger Claeys een belangrijk onderhoud had met de minister van Verkeerswezen.

In dit onderhoud werden een aantal zaken besproken die voor de kust grote betekenis hebben. Naast problemen die het toerisme aanbelangen werd ook nog aandacht besteed aan personeelskwesties van het Zeewezen; de lijn Oostende-Dover; de ouderdomsgrens voor aanwerving van tijdelijk personeel der pakketboten, enz....

De meeste aandacht werd besteed aan de vraagstukken die verband houden met de visserij. Meer bepaald heeft volksvertegenwoordiger Claeys opnieuw zijn opvattingen uiteengezet ten aanzien van de noodzakelijke planmatige vernieuwing van onze visserijvloot.

De heer Bertrand, minister van Verkeerswezen, die houdt van afwerken en doorzetten, heeft voor meerdere opgeworpen kwesties onmiddellijk bepaalde opdrachten gegeven.

Kursaal OOSTENDE

Night-club

« La Champagne »

Van zaterdag 1 tot
donderdag 6 juli
iedere avond van 22 uur af

Het beroemde
Zuidamerikaanse Orkest

LECUONA CUBAN BOYS

en

HET GROOT DANSORKEST
VAN HET KURSAAL
VAN OOSTENDE
onder leiding van

FRANZ LEBRUN

Zaterdag 1 en zondag 2 juli

ANNE-MARIE

CARRIERE

chansonnière

Ambassadorhall

Monday the 3rd July at 9 p.m.

BRITISH BALL

FRANZ LEBRUN
with the
CASINO ORCHESTRA
and

Britain's First Lady
Square Dance Caller

THELMA CONNOR

Entrance : 20 F

Drinks : 12 F
Service included

Koncertzaal

INTERNATIONAAL MUZIEK- en DANSFESTIVAL 1961

Vrijdag 7 juli te 21 uur

« THE SCHOOLBAND OF AMERICA »

Voorstelling ingericht door het
Kultureel Centrum Oostende

Ingang vrij

Zaterdag 8 juli te 20,30 uur

HULDEKONCERT CONSTANT PERMEKE

met medewerking van
Het Groot Symfonie Orkest

en het Vlaamse Koor van de
BRT en de vooraanstaande
koren uit de provincie

Dir. : LEONCE GRAS

Voorstelling ingericht door het
Provinciaal Gouvernement van
West-Vlaanderen

Plaatsen : 25 - 20 F

INTERNATIONAAL JAZZFESTIVAL

HOT CLUB VAN BELGIE
Afdeling Oostende

Zondag 9 juli te 21 uur

Een Belgisch orkest
onder leiding van

JACK SELS

met medewerking van

Trios JACK VAN POLL
en

WILLY ALBIMOOR

Zang : LINDA KERBY
en

ETIENNE VERSCHUEREN
sax-alto

LEO DELANNOIT
valve-trombone

Plaatsen : 50 - 40 - 30 F

Tentoonstellingen

Ere-Hall

Van 1 juli tot 3 september

« BEELDEN UIT AFRIKA »

Ingang : 10 F

Banketzaal

Tot 11 september

CHINA

(Paters van Scheut)

(Ingang : Petit Nice)

Montrosezaal

De Griekse schilder

SPYROPOULOS

Ingang : Zeedijk

Ingang vrij

Inlichtingen en lokatie :
Kursaal Oostende

Tel. (059) 751.11
10349N-3262W

Zondag a.s. in het Kursaal te Oostende 2000 mensen komen vis eten

UITSTEKENDE VISPROPAGANDA

Zondagnamiddag zal in de grote
concertzaal van het Kursaal te
Oostende een ongewoon uitzicht
hebben : ongeveer 2.000 perso-
nen uit gans het binnenland ko-
men hier vis proeven en moeten
raden welke vissoort ze te veror-
beren kregen.

Het begon allemaal toen de be-
kende radio-reporter Jean-Claude
voor een paar weken te Oostende
zijn succesvolle uitzending « De 230
minuten van Jean-Claude » kwam
verzorgen. Toen kwam het organi-
seren van een rally ter sprake, met
Oostende als eindpunt, en wie Oost-
ende zegt, zegt natuurlijk ook vis.
En zo werd de rally in mekaar ge-
stoken en deze zou te Oostende
eindigen met een proef in het vis-
proeven.

Jean-Claude maakte voor deze
rally natuurlijk heel wat publici-
teit in zijn populaire uitzending,
met het resultaat dat er ongeveer
6.000 mensen zich lieten inschrij-
ven.... Maar zo iets kan men natu-
urlijk niet meester en men heeft het
aantal deelnemers moeten beperken
tot 2.000 !

Zondag vertrekken dan te Brus-
sel, aan het Flageyplein, 6 à 700
auto's met de twee duizend deelne-
mers. Eindpunt is Oostende waar
een speciale parking is voorzien. De
deelnemers begeven zich dan naar
de grote concertzaal in het Kursaal

en terwijl Jean-Claude daar van op
het podium zijn « 230 minuten » pre-
senteert, kan aan het visproeven
begonnen worden.

Elke deelnemer zal in de Amba-
sadeurszaal zijn schoteltje met vis
afhalen. Die schoteltjes zullen er
ogenschijnlijk allemaal dezelfde uit-
zien, maar ze zullen met heel wat
vissoorten bereid zijn. De deelne-
mers moeten dan op hun deelne-
mingsfiche schrijven welke vis ze
gegeten hebben. Het systeem voor-
ziet dat men weet welke vissoort
de deelnemers medegekregen heb-
ben, zodat de juistheid van zijn op-
lossing kan gecontroleerd worden.

Inmiddels zorgt Jean-Claude voor
de animatie, met interviews van
Oostendse personaliteiten, vissers,
en zo meer ; terwijl hij ook in kon-
takt zal komen met vaartuigen die
op zee zijn. Het optreden van een
vissersfanfare is voorzien naast dit
van het orkest Henri Segers en een
10-tal Belgische vedetten, terwijl
het podium natuurlijk speciaal in
een visserijkleedje zal steken.

De ganse organisatie berust bij
Jean-Claude en de diensten van het
Kursaal van Oostende, terwijl uit
visserijkringen heel wat medewer-
king werd verleend, o.m. door de
Rederscentrale.

Het wordt zondag te Oostende
ongetwijfeld een drukke dag en een
zeer goede propaganda voor het
visverbruik.

VISSERIJNIEUWS uit ZEEBRUGGE

ONGEVALLEN IN DE VISSERIJ

Bij het inhalen van de kor van
de Z.546 geraakte matroos Gilbert
Verbeke geklemd met de rechter-
toet tussen de winch en de buik-
touw. Hij liep een fractuur op aan
de rechtervoet en talrijke kneuzin-
gen aan het rechterbeen. Voorlopig
werd het been gespalkt waarop
men onmiddellijk de terugreis naar
Zeebrugge aanzette. Bij aankomst
in de thuishaven werd het slacht-
offer overgebracht naar de kliniek.
Hij zal 6 weken werkonbekwaam
blijven.

Bij het splitsen van een staal-
draad kreeg matroos Leon Ver-
poorten van de Z.583 een prik in de
rechterhand, waardoor hij dokters-
zorgen nodig had.

Bij het ophalen van de kor gleed
motorist Cattoor Louis uit aan dek,
waarbij het met zijn borstkas op
de dekplank viel.

Bij het splitsen van staaldraad
kreeg matroos Deschacht Rob. van
de Z.817 een prik in de linkermid-
denvinger.

Eveneens bij het splitsen van een
staaldraad kreeg matr. Mallefeydt
Edgard een prik in de rechterarm,
waarbij hij zodanig gekwetst werd,
dat hij dokterszorgen moest ontvan-

gen. Hij zal 10 dagen werkonbe-
kwaam zijn.

Bij het inhalen van de kor gleed
matroos Savels Gustaaf uit aan dek
van de Z.479. Hij viel hierbij op de
rug, waardoor hij talrijke kneuzin-
gen opliep van de ruggestreek. Hij
werd door een dokter verzorgd en
is 20 dagen werkonbekwaam.

KRONIEK VAN DE VISSERSHAVEN

Bij het terugkeren van de vis-
vangst kreeg de Z.466 schipper Leo-
pold Calus defekt aan het roer. Het
vaartuig kon toch nog op eigen
kracht de haven van Zeebrugge be-
reiken, alwaar het gemeerd werd
op de kalfaterbank. Hierbij stelde
men vast dat het roer geklemd zat.

De Z.583 schipper Frans Vlietincx
was ter visvangst op 160 mijl N.
van Zeebrugge toen men een harde
klop voelde op het achterschip. Het
schroef werd onmiddellijk afge-
trokken en terug opgezet doch het
vaartuig schokte hard. De schip-
per besloot de hulp in te roepen
van de Z.25 schipper Jozef Savels
die het vaartuig op sleeptouw nam
naar de thuishaven. Op de kalfa-
terbank stelde men vast dat een
blad van het schroef geslagen was.

oostendse markt en vismijnecho's

Al was de IJslandse aanvoer in de voorbije week al 5.000 bennen kleiner dan deze van verleden week, toch was er nog veel meer dan nodig. Negenduizend bennen ronde vis van IJsland is in deze periode van het jaar inderdaad minstens de helft te veel vooral dat deze aanvoer hoofdzakelijk uit kabeljauw en gullen bestaat. Hierdoor krijgen echter ook de andere soorten lagere prijzen zodat de gemiddelde prijs voor IJslandvis even onder de 300 F per ben of 6 F per kilo bleef. Dit kan moeilijk als een renderende prijs beschouwd worden vooral dat de aangevoerde vangsten per schip dit keer niet meer zo omvangrijk waren. De toekomst voor deze grote schepen ziet er dan ook niet rooskleurig uit en toch zijn het vooral zulke schepen die de vloot komen vergroten. De vangstmogelijkheden zijn immers fel verminderd en verminderen nog altijd, dit door de uitbreiding van de territoriale waten waardoor rijke visgebieden verloren gaan en anderzijds ook door de overbevissing. Van de andere kant moeten de schepen

steeds groter gebouwd worden omdat ze steeds verder afgelegen visgronden moeten opzoeken, en moeten de motoren steeds zwaarder zijn om zo vlug mogelijk met deze bij uitstek bederfbare waar aan land te komen. Er is voor onze reders dus niet veel keus over, ofwel hun schepen laten verouderen en niet meer vernieuwen en dan kunnen ze helemaal niets meer verdienen, ofwel grotere schepen bouwen waarvan de uitbating moeilijk renderbaar te maken is. Er zullen door de regering dus andere maatregelen genomen moeten worden wil men de visserij niet laten ten onder gaan. In een paar jaar is er al veel verwezenlijkt maar laat niemand op zijn lauweren gaan rusten. Dit in verband met de markttoestand van deze week die allesbehalve schitterend te noemen is.

Benevens van IJsland werd niet erg veel aangevoerd. Een groot deel middenslagschepen ligt op, om de jaarlijkse schilder- en nazichtwerken te laten doen en ook hier kan een teken des tijds genoteerd

worden en wel dat de opligperiodes thans veel korter zijn dan andere jaren. Ondertussen was het wel een goede zaak dat er niet te veel middenslagvaartuigen aan de afslag verschenen want nu reeds kenden alle vissoorten dalende prijzen, zelfs tongen. De minst slechte uitslagen werden geboekt door de Westschepen die korte reizen maakten, regelmatig konden vissen en tamelijk veel vis en tong binnenbrachten. Ook de kleinste schepen van de vloot deden het niet slecht want garnaal is niet meer zo schaars al blijft ze nog zeer duur. Deze garnaalprijs blijft hoog gedeeltelijk door het mislukken van het kreeftjesseizoen op IJsland van waar dit jaar nog maar de helft wordt aangevoerd bij vorige jaren.

De totale opbrengst bedroeg in de voorbije week 5.328.693 F voor 11.980 bennen vis, 15.000 kg tong 10.900 kg kreeft en 500 kg makreel. 43 vaartuigen brachten deze vis in de markt.

Twee IJslanders minder dan verleden week bracht hun aantal op

tien en de aanvoer op 9.150 bennen vis en 2.500 kreeft. Kreeftjes waren dus wel zeer schaars wat stijgende prijzen tot gevolg had vooral in verband met het goede weer. Het was het enige dat goed werd betaald, al de rest was goedkoop en dan bijzonder kabeljauw, gullen en schelvis. Waar de vangsten merklijk kleiner waren dan verleden week volgden de opbrengsten, zodat geen enkel schip er in slaagde de kosten van de reis te dekken met de opbrengst van de vangst. De hoogste opbrengst was voor de 0,85 die voor 1.800 bennen vis of 90.000 kg een opbrengst boekte van 554.000 F; de vangst werd bijgevolg verkocht aan 6,10 F per kilo. De opvangprijs voor de meeste van deze vis is bepaald op 5 F zodat een veel lagere prijs niet kan betaald worden.

Noordzeervis werd (gelukkig) ook minder gebracht. Witte kabeljauw was duurder dan deze van IJsland, maar ook hier werden geen renderende opbrengsten bereikt. Kanaalsoorten kwamen enkel dinsdag op de markt en dan nog zeer beperkt. Toch werden ook deze soorten goedkoop verkocht zodat de uitslag evenmin renderend was. Alleen Schotse schol, schaat en tarbot waren hier duur.

Westvis was er in de voorbije week meer, vooral dinsdag en woensdag. Roggen waren niet bijzonder in trek, wat op de warme dagen niet uitzonderlijk is. Deze vaartuigen konden doorgaans grotere vangsten lossen waardoor de opbrengsten wel bevredigend waren en alleszins de minst slechte van de verschillende categorieën.

Zeven Kreeftenputters brachten 355 bennen vis, 1500 kg tong en 8400 kg kreeft aan. Deze vangsten waren van zeer goede kwaliteit en kregen ook redelijke prijzen. Vooral kreeftjes bleven gans de week duur en noteerden bijna altijd boven de 1200 F per 30 kilo. Ook platvis werd redelijk verkocht vooral woensdag. De opbrengsten waren voor deze schepen wel bevredigend.

Twee schepen van de Oost kwamen woensdag verkopen met een niet al te grote vangst. De prijzen waren woensdag echter voor deze soorten beter dan de voorgaande dagen waardoor de uitslagen nog enigszins bevredigend waren. Tenslotte nog een vangst van de Noord na een onvolledige reis die 80 bennen vis opleverde, die goedkoop verkocht werden.

ZATERDAG 24 JUNI

Kreeftenput

	Kreeften			
Z.551	9	30	1550	85.600
Z.444	13	75	1650	109.850

MAANDAG 26 JUNI

IJsland

	Kreeften			
O.81	21	1700	—	471.435
O.335	17	700	—	188.830
O.236	18	650	600	212.050
O.282	18	350	1000	157.710

Noordzee

O.305	14	250	—	107.235
O.326	14	170	—	74.300

West

	Tongen			
N.819	9	100	100	62.950
N.761	8	70	800	63.480

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	24-6-1961	26-6-1961	27-6-1961	28-6-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	62,—	52,—56,—	49,—56,—	54,—59,—
3/4 tongen — 3/4 sole	62,40	53,50-56,—	53,40-58,—	54,—61,—
Bloktongen — Sole moyenne	66,—	53,80-56,—	53,20-57,40	54,20-61,—
Voor-kleine — Toute petite	44,20-54,—	47,40-48,60	44,—53,—	45,—49,80
Kleine — Petite	33,50	30,40-43,—	23,80-31,—	28,—35,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	.....	45,—49,—	41,50-48,80	42,—50,—
Middel — Moyenne	.....	29,—38,—	35,—43,60	31,—40,—
Kleine — Petite	.....	29,—	14,—32,—	22,—23,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	9,—
Grote iek — Grosse	.....	.....	11,—13,—	11,80-16,—
Kleine iek — Petite	.....	.....	12,—13,—	12,—198,60
Iek 3e slag — 3e sorte	17,—	14,—	8,—14,40	15,40-16,—
Platjes — Toute petite	14,—	15,—	8,—14,—	4,—9,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	8,—12,—	15,60	4,—8,40	10,—12,—
Middel — Moyen	4,—	7,80-9,60	4,—8,40	10,—12,—
Kleine — Petit	.....	.....	10,40-15,—	5,40-8,40
Heek, grote — Merlu, gros	.....	4,60	7,—8,20	3,—6,40
Middel — Moyen	.....	5,—5,20	5,60-6,40	16,—
Kleine — Petit	.....	16,—18,—	20,—	.....
Rog — Raie	.....	11,40-13,40	15,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	3,—7,20	13,—	5,40-13,—
Grauwe poon — Grondin	.....	7,60-13,80	4,20-14,80	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	3,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	2,60-4,60	4,—5,80	6,40-19,40
Hozemondhamme — Baudroie	14,50-16,80	6,20-15,—	6,—10,—	3,—10,—
Wijting — Merlan	6,—8,—	3,40-8,—	3,—9,—	38,—
Schar — Limande	.....	.....	33,—	3,—7,40
Steenholk — Tacaud	4,20	1,30-5,60	3,—3,60	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,20	4,—	15,—20,—
Hondshaai — Roussette	.....	14,—	4,60-17,40	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	6,—7,60	5,—11,—	10,—
Makreel — Maquereau	.....	6,—	6,80-8,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	2,60	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	7,40-18,—	7,60-18,60
Keilrog — Raie radiée	.....	13,20-21,60	13,—20,80	10,—20,60
Zeekreeft — Langoustine	27,—43,—	20,—38,—	23,—42,—	23,30-41,30
Schaat — Flotte	.....	8,—16,—	.....	19,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	5,80	.....
Lom — Brosme	.....	4,60-6,10	6,—	.....
Kongeraal — Congre	.....	17,60-25,40	18,—19,40	8,40
Leng — Lingue	.....	.....	.....	7,—7,60
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	37,50	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	36,—44,—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	7,40-9,—	.....	2,40
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	37,50-51,—
Koolvis — Colin	.....	8,20	4,20	7,80
Steur — Esturgeon	.....	.....	6,—8,—	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	26,—28,40	12,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	4,—6,—	.....	.....

Kreeftenput

Z.417	9	Kreeften	25	1400	87.490
-------	---	----------	----	------	--------

DINSDAG 27 JUNI**IJsland**

O.216	18	700	—	178.340
O.316	17	1400	—	392.060
O.318	18	900	—	210.597
O.85	18	1800	—	554.805

Witte Bank

Tongen					
O.165	14	90	1000	82.880	
Kanaal					
Z.425	14	230	—	104.980	
West					
O.276	10	90	100	48.780	
N.710	7	40	600	49.610	
O.147	10	50	400	52.520	
O.148	9	80	300	52.560	
O.15	9	100	300	49.530	
Z.560	9	30	1700	91.080	
Z.557	11	80	1100	62.150	
Z.400	11	70	1900	98.560	
O.185	9	85	1100	89.280	
O.192	10	60	200	39.860	

Kreeftenput

Kreeften					
O.346	11	70	600	56.390	

WOENSDAG 28 JUNI**IJsland**

Kreeften					
O.292	19	400	1500	176.021	
O.228	18	350	—	155.090	

Noordzee

O.215	17	280	—	129.300
-------	----	-----	---	---------

Witte Bank

O.256	13	90	900	85.100
-------	----	----	-----	--------

Oost

Z.537	13	60	1200	85.350
-------	----	----	------	--------

West

O.806	8	110	—	86.010
O.327	5	20	500	34.910
O.184	9	70	300	46.590
O.532	4	25	—	14.250

Kreeftenput

Tongen					
Z.412	10	45	500	98.340	
Kreeften					
700					
Z.545	10	50	400	99.640	
Kreeften					
1200					
Tongen					
Z.443	10	60	600	112.260	
Kreeften					
1300					

Noord

O.102	4	80	—	37.230
-------	---	----	---	--------

STIJGENDE**KREEFTENPRIJZEN**

Een eerder geringe aanvoer op de zaterdagmarkt waar slechts twee schepen van de Kreeftenput hun vangst kwamen verkopen ieder met een 50-tal bennen kreeftjes. De bijvangst vis vertoonden grotere verschillen en hiervan had de Z.444 heel wat meer mee dan de Z.551. Het was dan ook eerstgenoemd schip dat de hoogste opbrengst boekte, maar ook een langere reis maakte.

De aanvoer van ongeveer 100 bennen kreeftjes werd vlot verkocht en waren er meer geweest ze zouden eveneens goede prijzen gekregen hebben. De markt werd ingezet aan 1.300 F per ben, de tweede beurt kreeg nog 1.230 F per ben. De kleine soort schommelde van 810 naar 790 F per ben, dit wel volgens de kwaliteit. Tongen waren naast de kreeftjes eveneens zeer duur. Vooral de grotere soorten werden duur verkocht en het waren voornamelijk de kusthandelaars die hiervan het hunne kochten. Met gunstig weer is er wel iets te verdienen voor deze

mensen, iets waaraan onze reders en vissers eveneens profijt hebben. Tongen waren echter nogal schaars en kwamen hoofdzakelijk van de kleine kustschepen die soms tot 200 kilo losten. Aan prijzen zoals zaterdag kon hiermede een zeer mooi dagresultaat bereikt worden, waarbij nog altijd moet rekening gehouden worden dat niet de ganse vangst officieel verkocht wordt. Nu, zaterdag was het voor de verschillende schepen alleszins een goede dag want de twee middenslagschepen besomden respectievelijk 85.000 en 109.000 F dit voor de Z.551 en de Z.444.

**ER IS TOCH
NOG GARNAAL**

Sedert een grote week worden door de garnalvissers regelmatig grotere vangsten garnaal binnengezet. In elk geval zijn de hoeveelheden die ze aan de officiële verkoop aanbieden al heel wat groter dan voor een paar weken en dan zal hetgeen langs een andere weg verdwijnt zal ook wel in gelijke mate toegenomen zijn. Dat maakt dat er door de garnaalvissers momenteel goed gevaren wordt, iets dat we deze mensen trouwens niet moeten benijden na de zeer slechte maanden die ze gekend hebben. Het zijn trouwens niet alleen de vissers die schuldig zijn aan dat niet officieel verkopen, ook de handelaars zijn het en zij in de eerste plaats. Moest er geen gelegenheid zijn om buiten de officiële verkoop iets af te zetten de vissers zouden wel verplicht zijn alles in de mijn te brengen. Nu, dat is iets dat al jarenlang en voorzeker wel altijd bestaan heeft. Op de manier zoals er tot nu toe werd opgetreden op deze misbruiken, ziet het er niet naar uit dat er spoedig verandering zal komen.

**WEER ALLEMAAL
IJSLANDVIS**

De aanvoer is zelden zo weinig keusrijk geweest als op deze maandagmarkt. Er waren maar negen schepen die samen ongeveer 4.000 bennen vis aanvoerden. Hier van werden er vier IJslandse vangsten aangevoerd die 3.400 bennen oprachten. Van deze IJslandse vis was het dan nog hoofdzakelijk kabeljauw en gullen zodat er zeker heel weinig keus was. Vanzelfsprekend kwamen er ook niet veel hoge prijzen bij te pas, vooral niet bij voornoemde soorten. Minst slecht werden grote schelvis, koolvis, schaat en platvissoorten verkocht. Inderdaad, rode zeebaars kon dit keer ook geen genade vinden en kreeg amper tot boven de 300 F per ben. Vandaar dat de gemiddelde prijs voor IJslandse vis nog lager lag dan vorige week toen reeds geen 300 F per ben meer werd betaald. De vangsten zijn bovendien niet meer zo groot als vorige week zodat de opbrengst nog heel wat lager zal uitvallen en er van renderende cijfers absoluut geen sprake meer kon zijn. Voor 1.700 bennen werd nog maar 471.000 F besomd hetzij 270 F per ben. Goedkoper kan het bijna niet meer als men weet dat de opvangprijs voor de meeste soorten is vastgesteld op 250 F per ben. De uitslagen voor deze schepen schommelden van 157.710 F voor de O.282 naar 471.435 F voor de O.81.

**NOORDZEEVIS
EVEN GOEDKOOP**

Het moet zijn dat er niet veel mooie witte kabeljauw meer nodig is en dat deze al heel goed vervangen is geworden door de IJslandse soort. In elk geval konden de Noordzeesoorten die maandag werden aangevoerd weinig betere prijzen krijgen dan de IJslandse. Alleen een tiental hopen mooie witte soort kregen 750 F, maar dat was dan ook de uiterste prijs. De meeste kabeljauw werd beneden de 350 F per ben verkocht.

Benevens de overvloed van ronde vis kregen we maandag nog twee westschepen en een vangst van de Kreeftenput. Beide vangsten werden niet al te duur verkocht al waren de prijzen wel iets beter dan voor de vis van de beide voorgaande visgronden. Roggen die in de zomer op de maandagmarkt nooit duur zijn waren dit ook vandaag niet. De aanvoer was nochtans niet groot maar dinsdag en woensdag wordt meer verwacht, vooral dat de weersomstandigheden goed waren en de visserij regelmatig kon bedreven worden. De uitslagen van de beide westschepen waren wel bevredigend en varieerden van 63.840 F voor de N.761 naar 62.950 F voor de N.819.

**STEEDS
DURE KREEFTJES**

Ondanks de grotere garnaalaanvoer van de laatste weken blijven kreeftjes duur. Het is immers zo dat de aanvoer van kreeftjes in vergelijking met voorgaande jaren sterk verminderd is, vooral van IJsland. Vangsten van 200 bennen zijn uitzonderlijk waar verleden jaar nog 300 en 400 bennen werden gebracht. Het spreekt vanzelf dat dit zijn weerslag heeft op de prijzen en zo kon maandag voor de kreeftjes van de kreeftenput tot 1.150 F betaald worden waar de kleine soort nog 780 F kreeg. IJslandse kreeftjes waren wel goedkoper, de kwaliteit was ook minder goed. Ondertussen kon de Z.417 maandag een renderende opbrengst bereiken dank zij een resultaat van 87.490 F. Tarbot kreeg hier tot 49 F terwijl platvis tot 14 F per kilo kreeg. Volgens dat er maar aanvoer is kan dit zeker geen hoge prijs genoemd worden; van de andere kant is het toch zomer en is de maandagmarkt veruit de minst voordelige.

**WESTVIS EN
IJSLANDVIS
OVERWEGEND
OP DINSDAG**

Al werd dinsdag weer 3/4 vismijn IJslandse vis aangevoerd, toch was er iets meer variatie dan maandag. De kwaliteit van de verschillende vangsten was ook beter en voor sommige schaarse soorten werden goede prijzen betaald. Over het algemeen echter was het een ongunstige markt met veel goedkopere soorten die schommelden rond de opvangprijs zodat alleen met buitengewoon grote vangsten vis of grote hoeveelheden tong iets kon bereikt worden. Vandaar dat alleen enkele westschepen tot renderende resultaten konden komen en dat de grootste schepen de grootste gaten moesten vullen. Toch was de gemiddelde prijs voor IJslandse vis wel iets hoger dan op de eerste verkoopdag toen geen 290 F per ben werd bereikt. Dinsdag werden vangsten verkocht boven de 300 F, wat tussen haakjes gezegd nog altijd erg goedkoop is. Dat de gemiddelde prijs voor IJslandse vis zo laag blijft ligt ongetwijfeld aan het feit dat de van die visgrond aangevoerde vangsten zeer eenzijdig zijn en bovendien tamelijk omvangrijk. Vandaar dat zeer veel kabeljauw en gullen op de markt gebracht worden tegenover zeer weinig andere soorten. Deze overige soorten bestaan dan nog bijna hoofdzakelijk uit rode zeebaars, koolvis en schelvis zodat platvissoorten bijna niet te zien zijn. Ook dinsdag konden door de grote IJslanders weer geen bevredigende opbrengsten geboekt worden aangezien de uitslagen hier varieerden van 178.340 F voor de O.216 naar 554.805 F voor de O.85. Dit laatste schip loste hiervoor een vangst van 1.801 bennen zodat even boven de 300 F per ben werd betaald, een rekord deze week.

**EERSTE REIS
VAN DE O.216**

Dinsdag kwam de O.216 van de rederij Lambregt voor het eerst te Oostende verkopen. Het was ook de eerste reis van deze nieuwste eenheid van de Belgische vissersvloot. Het prachtige schip had echter voor zijn eerste verkoop geen geluk met de markt en kreeg voor goed verzorgde vis zeer lage prijzen. Een vangst van zevenhonderd b. bracht inderdaad maar 178.000 F op. Veel goedkoper kan het niet.

**REDERS en
VISSERS,
VOOR UW****SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING****wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging****H A N D I N H A N D****O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73**

“Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

AANVOER EN OPBRENGST OP DE RIJKSVISAFSLAG TE IJMUIDEN

VISSOORT	MEI 1961		MEI 1960	
	Aanvoer in kg	Opbrengst in f	Aanvoer in kg	Opbrengst in f
Verse haring	440.043	162.329	899.971	156.183
Jonge haring (toters)	440	28	1.550	112
Gez. haring	630	4.562	—	—
Makreel	2.356.469	508.171	2.680.587	448.660
Gez. makreel	32.130	11.552	7.740	2.413
Pelser (pilchards)	2.926	972	—	—
Schelvis	627.125	320.363	417.238	238.410
Kabeljauw	676.046	537.165	628.114	396.115
Koolvis	151.868	100.217	177.177	103.817
Wijting	464.984	156.586	457.258	159.834
Leng	35.716	21.345	37.875	20.321
Heek	19.619	9.632	10.456	8.253
Poon	78.034	23.855	112.405	27.656
Wolf	27.279	18.322	18.734	13.389
Pieterman	729	1.246	4.174	5.145
Zeebaars	13.870	6.303	—	—
Hammen	2.514	5.359	2.496	5.123
Haai	20.861	8.699	16.935	7.595
Schol	1.024.828	491.526	926.576	449.286
Bot	9.736	1.186	23.898	3.281
Schar	20.801	6.892	41.474	9.470
Tong	903.273	2.153.946	612.473	1.573.140
Tarbot	57.015	117.202	58.823	108.937
Griet	12.409	14.110	17.160	18.474
Tongschar	6.649	10.867	6.544	8.065
Schartong	5.848	4.624	5.100	3.653
Heilbot	7.918	20.596	4.984	14.116
Rog	1.658	1.446	899	633
Vleet	7.488	9.570	4.184	5.420
Gek. garnalen	46.305	114.749	42.243	120.761
Diversen	5.396	3.816	23.858	4.406
Consignaties	12.285	6.761	7.670	6.564
Totaal	7.072.902	4.853.997	7.248.596	3.919.232

VISSERIJSNIPPERS

Het tij is wel volkomen gekeerd voor de IJmuidense kotter Maryanne, waarmee schipper Ewout de Vries vorig jaar naar Canada is overgestoken. Aanvankelijk ging het maar slecht, Ewout de Vries moest tenslotte zich gaan bezighouden met het vangen van zeehonden op bestelling, zoon de Vries nam het vliegtuig naar Nederland. Maar is hij weer naar Canada teruggegaan, want het gaat zijn vader er nu goed. Bij Sourie weet hij goede vangsten te boeken en hij kan er de hulp van zijn zoon best gebruiken.

De kotter UK.18 heeft 10 mijl buiten IJmuiden een mijn opgevist. Hest schip liep met het gevaarte aan boord de vissershaven binnen en werd aan een afgelegen steiger aan de wal gelegd. Mannen van de mijnopruimingsdienst ontfermden zich over het oorlogstuig.

De mannen van de mijnendienst, die de mijn demonteerden, hadden het bij hun werk heel moeilijk door de aanwezigheid van verschillende ontstekingen. In de avonden sprong dan ook de ontsteking in de staart, waardoor de mijn ontbrandde, maar gelukkig niet ontplofte. Hoewel het dek van de kotter flink werd beschadigd door het vuur, dat door de sleepboot Stentor werd geblust, viel het verder mee, want er waren geen gewonden.

OPZOEKINGSCENTRUM VOOR VISSERIJ: DE TROTS VAN IJSLAND

De visserij maakt omzeggens het overgrote deel uit van de IJslandse economie. Het is dan ook begrijpelijk dat de visserij aldaar een eerste plaats inneemt en er alles in het werk gesteld wordt om deze industrie zoveel en zo groot mogelijk uit te breiden.

De IJslandse regering heeft hier onlangs nogmaals blijk van gegeven. Inderdaad, voor enkele tijd ging een plechtigheid door ter gelegenheid van de opening van het gloednieuwe opzoekingscentrum voor de visserij-industrie welke te Reykjavik, de IJslandse hoofdstad, gevestigd is. Dit werd tot stand gebracht door een toenadering van enerzijds het Universiteits Opzoekingscentrum en anderzijds het Opzoekingscentrum voor de Visserij. Hier dient echter niet uit het oog verloren dat het niet gaat om een versmelting van deze beide instellingen maar enkel om een nadere samenwerking. Deze gebouwen worden in IJsland bestempeld als het meest up-to-date wetenschappelijk op zoekingsinstituut welke er ooit opgetrokken werd.

Het gebouw telt zes verdiepingen en is bijgevolg een van de grootste gebouwen van de IJslandse hoofdplaats. De twee bovenste verdiepingen werden evenwel verhuurd aan de IJslandse radiouitzendingen voor

een periode van 10 jaar. De totale kostprijs van deze konstruktie wordt geraamd op ruim 250.000 dollar. Dit bedrag zal echter herwonnen worden door een heffing van 1/8 % op alle uitgevoerde visartikelen. Hierdoor werd thans reeds zowat 100.000 dollar ingewonnen sedert het akkoord hieromtrent bekomen werd in 1946.

Binnenin het gebouw bevindt zich een grote bibliotheek welke talrijke binnenlandse en buitenlandse werken bevat over de visserij en de zeevaart, speciale laboratoria voor de studie van de ichtyologie, oceanographie, scheikunde en bacteriologie. Thans werden de plannen ontworpen voor het konstrueren van een reusachtig aquarium welke alle vissen zou bevatten welke van belang zijn voor de IJslandse visserij-economie. Er zal eveneens een werkhuis zijn voor de vervaardiging van netten en ander vistuig welke moeten dienen voor de praktische wetenschappelijke opzoekingen, proefapparaten voor de behandeling van de vis, het bewaren enz....

In het instituut zullen ongeveer 40 deskundigen op het gebied van de visserij en aanverwante takken bedrijvig zijn, zodat wij ons in de komende jaren aan een nog grotere IJslandse activiteit op de visgronden mogen verwachten dan dat dit thans het geval is.

Eerste spanmaatjes in Ymuiden

« Er zitten heel veel mogelijkheden in de spanvisserij op de malse maatjes ». Dat is de mening van de schippers Plug en Kuyt, die vrijdag in IJmuiden zijn gearriveerd met de eerste kantjes haring, die ooit door een kotter in Nederland zijn aangevoerd.

« We hebben 's nachts een paar vadem onder de oppervlakte het atoomnet voortgetrokken met een snelheid van ongeveer vijf mijl per uur en de resultaten waren veel beter dan die van de vleetloggers. »

Overdag moesten ze het erg laag zoeken met hun net en daar de lijnen te kort waren, moesten er kettingen aan te pas komen, die niet gunstig bleken. Maar men is er zeker van dat men lijnen van een honderd vaam meer lengte ook overdag de haring goed te vangen zal zijn. « Op de trekkers zijn ze nu al bang voor ons », zeiden de schippers, die ook menen, dat de spanvisserij met kotters straks wel een vervanging voor de drijfnetvisserij zal gaan betekenen.

Er bleek op de visgronden veel buitenlandse concurrentie te zijn. Zowel Oostduitse, Russen als Polen vingen er in span haring en fabrieksschepen namen dan de vangst over. Een reden te meer om ook van Nederlandse zijde het experiment snel groots op te zetten.

Het eerste kantje haring van een kotter rolde vrijdagmorgen de hal van IJmuiden binnen. Veel opwindend wekt dit echter niet in de vishal, terwijl het toch een historisch moment voor de Nederlandse vis-

serij betekende.

De grote slag hebben de kotters WR.49 en WR.51 in de nacht van vrijdag op zaterdag geslagen. Ze hadden meer dan honderd kantjes kunnen vullen, maar er was veel vette haring bij, zodat men tot 72 kantjes jonge haring kwam. Daarbij kwamen dan nog de 132 kisten verse haring, die de kotters vrijdag aanvoerden.

Het weer was slecht geweest na de bewuste nacht en de kotters waren dan ook bij Sunderland voor anker gegaan, om daar in de windstilte het kaken mogelijk te maken. De twaalf mannen van de twee kotters zijn er lang druk mee geweest, maar het is het wel waard geweest, want ze zijn de pioniers geworden van een nieuwe visserij.

De Urkers zijn nooit aan het kaken van haring toegekomen. « Maar wij zijn Katwijkers », zegt schipper Plug trots « en dan weten we dus alles van de haring. »

Er zijn nu al weer twee katwijkse kotters naar zee gegaan voor deze spanvisserij: de KW.134 en KW.136. Ook deze schepen hebben al 17 kantjes gevangen bij de eerste drie trekken.

WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF neemt een abonnement op HET VISSERIJBLAD

MARKT IJMUIDEN

Ook in de afgelopen periode was de aanvoer van vis te IJmuiden maar klein. Alleen maandag was er een behoorlijke aanvoer, maar in totaal kwamen er toch maar 26.870 kisten aan de markt. Makreel vormde daar nu weer de meerderheid van. Er waren namelijk 6839 kisten makreel tegen 5.207 haring. De aanvoer van schol beliep 3536 kisten, die van tong en tarbot 2935 kisten. Van schelvis was de aanvoer 3383 kisten, van wijting 2679 kisten. De gul en kabeljauw was er in 1665 kisten, van koolvis waren er 13. Tong was weer konstant in prijs. Op de f.4.60 van donderdag na bleef het bij f.4.40. Schol daalde iets in prijs sinds donderdag, maar die daling ontstond vooral in de maandagen dinsdagmarkten. Ook bij schelvis zakte de prijs wat, namelijk van f.56 tot f.46.

Wijting daalde vanzelfsprekend mee, van f.25 tot f.16. Bij kabeljauw was de daling scherp, maar dit kwam vooral door een flinke klap, die de prijs woensdag opliep. Gul zakte ook, maar niet zo sterk, doordat de woensdagmarkt de gul onberoerd liet.

Makreel ging wat omhoog, haring eveneens.

Aanvoeren en besommingen :

DONDERDAG

Aanvoer 2790 kisten, waarvan 414 tong en tarbot, 2 heilbot, 7 tong-schar en schartong, 238 schol, 14 schar, 633 haring, 641 makreel, 430 schelvis, 162 wijting, 208 kabeljauw en gul, 11 poon, 8 koolvis en 22 diversen.

Besommingen : KW.8 f.12.700 ; KW.32 f.7.520.

VRIJDAG

Aanvoer 4200 kisten, waarvan 566 tong en tarbot, 2 heilbot, 10 tong-schar en schartong, 634 schol, 13 schar, 764 haring, 1007 makreel, 304 schelvis, 493 wijting, 259 kabeljauw en gul, 7 poon, 31 diversen.

Besommingen : KW.49 f.5.800.

ZATERDAG

Aanvoer 3.900 kisten waarvan 842 tong en tarbot, 1 heilbot, 19 griet, 953 schol, 6 schar, 7 bot, 754 haring, 491 makreel, 107 schelvis, 491 wijting, 168 kabeljauw en gul, 10 gul, 10 haai en 20 poon.

Besommingen : KW.87 f.6.220 ;

KW.4 f.3.010 ; VL.153 f.5.930 ; SCH.261 f.7210.

MAANDAG

Aanvoer 8630 kisten, waarvan 736 tong en tarbot, 1 heilbot, 15 griet, 38 tongschar, en schartong, 1451 schol, 23 schar, 1064 haring, 2230 makreel, 1357 schelvis, 1124 wijting, 486 kabeljauw en gul, 3 wolf, 58 poon en 43 diversen.

Besommingen : IJM.46 f.4.700 ; K.W.42 f.4.660 ; KW.122 f.2.520 ; SCH.27 f.3.740

DINSDAG

Aanvoer 3.700 kisten, waarvan 172 tong en tarbot, 1 heilbot, 2 griet, 11 tongschar en schartong, 80 schol, 3 schar, 2 bot, 1.115 haring, 1255 makreel, 600 schelvis, 142 wijting, 273

kabeljauw en gul, 5 wolf, 5 poon en 34 diversen.

Besommingen : KW.81 f.4.360 ; KW.80 f.5.130 ; KW.171 f.3.960 ; KW.123 f.4.180 ; KW.121 f.8.620 ; VL.121 f.2.800 ; VL.7 f.1.550.

WOENSDAG

Aanvoer 3.650 kisten, waarvan 205 tong en tarbot, 3 heilbot, 5 tongschar en schartong, 180 schol, 5 schar, 877 haring, 1210 makreel, 585 schelvis, 267 wijting, 271 kabeljauw en gul, 5 leng, 10 poon, 5 koolvis, 22 diversen.

Besommingen : KW.159 f.10.300 ; VL.131 f.4.510 ; VL.7 f.2.100.

Brief uit Yerseke

YERSEKE, nr 830 26-6-1961

WE ZIJN WEER ZO VER!

Dat schrijven we niet alleen, dat hebben we ook reeds in ons zelf en ook wel hardop gezegd. En wij niet alleen, maar allen die op welke manier dan ook betrokken zijn bij hetgeen des mossels is. En dat zijn de kwekers, de groothandelaars, de grossisten de kleinhandelaars en ook, en zeker niet het minst de konsument, de echte liefhebber van een portie goede Hollandse mossels.

Deze week gaan de kwekers mossels halen (vrijwel allemaal) van

de Waddenzee om ze op de verwaterplaatsen gereed te zetten voor de verzending. Daarmee zal wel begonnen worden volgende week maandag 3 juli dus.

De inleggerijen beginnen reeds deze week om aanstaande maandag hun ingelegd produkt gelijktijdig met de verse mosselen op de markt te kunnen brengen.

Dat we ruim 2 weken eerder aan de gang kunnen dan verleden jaar (toen het naar achteraf bleek) ook had gekund is voor de meeste betrokkenen bepaald een niet te ver-smaden voordeel. Een tweede gunstige omstandigheid is dat de mossels reeds nu (evenals trouwens verleden jaar) van prima kwaliteit zijn.

Bepaald niet gunstig, eerder dreigend lijkt het voornemen der handelaars om een forse verhoging der prijzen te willen doorzetten. Nu weten we wel dat zeggen niet altijd door doen wordt gevolgd en dat niet altijd alles wat men wil steden blijkt te kunnen. We zeggen (althans nu zeker niet) iets over die prijsverhoging als zodanig maar we willen er toch wel even op wijzen dat met te zeggen « dan moeten de leuders en kleinhandelaars ook maar opslaan » voor velen niet zo gemakkelijk valt te doen als het (door de niet rechtstreeks betrokkenen) wordt gezegd. Gedachtig aan het spreekwoord « de pap wordt nooit zo heet gegeten als ze wordt opgeschapt » zullen we 't gehele geval kalm afwachten en zien wat de tijd ons zal leren. Genoeg over 't mossel-seizoen-begin!

De mosselschelpen van de inleggerijen beschermd om als oesterbroedvangers te worden uitgezaaid op daarvoor geschikte gronden worden weer, zij het aarzelend en bij kleine partijtjes ingeladen in de scheepjes en mogelijk zijn nu we dit briefje schrijven de eerste ladingen reeds te water gebracht.

Dit geschiedt niet onder bijster gunstige omstandigheden. Als gevolg van het tot voor kort koude weer en daardoor nog te lage wattertemperatuur verloopt het aanrijpingsproces van het oesterzaad erg traag, zo traag dat nog slechts heel weinig larven worden aange-troffen.

En zelfs die weinige krijgen ook weer om reden van het nog te koude water weinig levenskansen toegedacht. Ook hier : niets aan te doen. Kalm (zo mogelijk) afwachten en zien wat ook hier de tijd zal leren.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg

	22-6-1961	23-6-1961	24-6-1961	26-6-1961	27-6-1961	28-6-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	4,60-4,30	4,40-4,10	4,40-4,—	4,40-4,10	4,40-4,30	4,40-4,10
3/4 tongen — 3/4 sole	4,— 3,40	3,70-3,20	3,90-3,40	3,70-3,20	4,— 3,70	4,30-4,—
Bloktongen — Sole moyenne	3,80-3,40	3,50-3,10	3,70-3,20	3,80-3,30	3,90-3,70	4,30-3,70
Voor-kleine — Petite	3,— 2,50	2,90-2,30	2,90-2,40	3,— 2,60	3,10-2,70	3,20-2,80
Kleine — Toute petite	1,52-1,30	1,54-1,28	1,60-1,31	1,82-1,54	1,92-1,70	1,80-1,48
Tarbot groot — Turbot, gros	3,20-2,70	3,— 2,40	3,— 2,40	2,90-2,20	2,90-2,30	2,90-2,30
Middel — Moyenne	100,— 71,—	62,— 61,—	120,—	90,— 68,—	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	70,— 60,—	.....	.....	.....
Griet — Barbus	.....	.....	85,— 65,—	84,— 82,—	76,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	36,— 34,—	45,— 36,—	.....	.....
Schol — Plie	48,—	54,—	54,—	48,— 43,—	.....	56,— 50,—
Grote iek — Grosse	42,—	49,—	59,—	44,— 37,—	40,—	57,— 51,—
Kleine iek — Petite	40,—	48,— 40,—	45,— 40,—	42,— 30,—	38,—	57,— 50,—
Iek 3e slag — 3e sorte	50,— 44,—	48,— 33,—	50,— 30,—	36,— 30,—	41,—	57,— 49,—
Platjes — Toute petite	65,— 20,—	43,— 9,50	33,— 8,—	40,— 8,—	36,— 13,—	50,— 17,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	49,— 56,—	52,— 47,—	41,—	56,— 28,—	36,— 24,—	46,— 32,—
Middel — Moyen	51,— 48,—	51,— 50,—	42,— 38,—	46,— 21,—	23,— 19,—	40,— 18,—
Kleine — Petit	29,— 11,—	28,— 13,50	26,— 16,—	17,— 10,50	17,— 10,—	20,— 10,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	27,—	25,— 22,—	23,— 13,—	20,— 8,—	.....	27,— 21,—
Rode poon — Perlon	15,—	8,—	8,—	8,—	9,50-8,—	.....
Grauwe poon — Grondin	109,— 45,—	77,— 35,—	80,—	99,— 30,—	99,— 32,—	58,— 40,—
Kabeljauw — Cabillaud	62,— 23,—	45,— 15,—	41,— 21,—	36,— 13,—	44,— 11,—	48,— 10,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	12,— 8,—	14,— 8,—	16,— 8,—
Hozemondhamme — Baudroie	25,— 8,—	18,— 8,—	17,— 8,—	25,— 21,—	18,—	22,— 17,—
Wijting — Merlan	32,— 30,—	30,— 17,—	13,—	78,— 41,—	80,— 61,—	84,— 67,—
Schar — Limande	100,— 73,—	88,— 61,—	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	87,— 86,—
Hondshaai — Roussette	86,— 83,—	.....	96,— 84,—	16,— 6,—	14,20-6,—	21,40-7,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	17,— 8,40	17,— 7,60	17,— 10,—	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	39,—
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	26,— 11,—	22,— 12,40	30,— 11,—
Schartong — Cardine	25,— 11,—	22,— 11,—	17,— 11,—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	4,— 3,90	4,— 3,30	4,10-3,—
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4,— 3,—	4,— 3,—	2,50	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	40,—	44,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	50,—
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	52,— 50,—	35,—	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	7,— 5,—	.....	.....
Bot	8,— 6,—	.....	8,50	.....	12,—	.....
Mol	104,—	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	8,—	.....	.....	.....

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

Buitenlandse berichten

REORGANISATIE VAN DE KREDIETVERLENING AAN DE VISSERIJ IN ITALIE

De Ministerraad van Zuid-Italië, welke bijeenkwam onder het voorzitterschap van Volksvertegenwoordiger Pastore, heeft andermaal zware kritiek gekregen op de kredietverlening aan de Italiaanse visserijbedrijvigheid.

Deze kredietvergunningen zullen toegekend worden tot een maximum van 40 t.h., om reden van de steeds toenemende produktiekapaciteit en de ondernemingen. Dit heeft voor gevolg dat de kredietverlening een lichte daling heeft ondergaan, in hoofdzaak voor de aankoop van netten, die vooral de kustvisserij aanbelangen. Anderzijds heeft het Komitee een voorstel van de Minister voor de Zeevaart goedgekeurd. Het voorstel van dhr Minister Jervolino hield in dat een kredietverlening van 80 miljoen lire (ca 6.500.000 Belg. F) zou toegekend worden voor de konstruktie van vaartuigen met een bruto-tonnage begrepen tussen 400 en 500 bruto-tonnage. Het aantal aanvragen die voldoening zouden krijgen werd eveneens van 10 op 12 gebracht. Bijgevolg zullen 12 Italiaanse reders een financiële hulp ontvangen, waaronder 5 reders uit San Benedetto del Tronto, drie uit Sicilië, twee uit Campanië en twee uit Latium.

De Italiaanse visserijwereld is echter van oordeel dat deze maatregelen in geen geval mogen leiden tot een verwaarlozing van andere zaken die de visserij aanbelangen en zeker van even groot belang zijn. Zo is het o.m. dringend noodzakelijk een moderne basis te bouwen voor de ontlading en berging van de bevrozen visprodukten welke aangevoerd worden uit de Atlantische Oceaan. Anderzijds zou 'n kampanje moeten in 't leven geroepen worden om het verbruik van de vangsten door de verschillende markten te verzekeren, met het oog op de toeneming van deze aanvoeren.

Van de andere kant zouden de te lande gevestigde ondernemingen er moeten in slagen de vereiste financiële middelen te bekomen met het oog op de oprichting van nieuwe gebouwen. Dit geldt ook voor de reders die niet kunnen genieten van een Staatstussenkomst en in die zin dienen te handelen. Hier dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat de financiële hulp welke bekomen wordt van de «Cassa del Mezzogiorno» in geen geval mag kumulieren met deze van de regering.

Dhr Cesare de Felip haalt in het visserijtijdschrift «Avvisatore Marittimo» aan dat de oceaansvisserij thans door de inrichting voor kredietverlening aan de industrie aanzien wordt als een zeevaartactiviteit, en zij bijgevolg niet kan ge-

nieten van de geldelijke steun voorzien door de wet van Colombo. Anderzijds staat de oceaansvisserij ook niet vermeld in het wetsontwerp voor de bouw, wijziging of herstelling van pakketboten, kargos, enz. met uitsluiting van vaartuigen welke voor Staatsrekening gebouwd worden, haveninrichtingen, binnenlanders en plezierboten. De kredietverlening voor de bouw van vissersvaartuigen is bijgevolg niet begrepen in deze wetsbepalingen maar is er evenmin uitgesloten. Zelfs moesten kredietverleningen toegekend worden voor de bouw van vissersvaartuigen aan de hand van voormelde wetsvoorstellen, dan zou de visserij in minder gunstige zin behandeld worden dan de zeehandel.

Dhr Felip is de mening toegedaan dat de visserij niet vermeld werd in het voorgaande wetsontwerp omdat deze hoogstwaarschijnlijk zal besproken worden in het zogenaamde « groene plan » dat thans nog behandeld wordt, door de bevoegdheden uit de Italiaanse visserijwereld. Het kan echter thans reeds gezegd worden dat dit nog ettelijke jaren kan aanslepen alvorens een definitieve beslissing getroffen wordt zodat de Italiaanse visserij in de komende jaren nog wel op eigen wieken zal moeten verder vliegen en nog wel met financiële moeilijkheden zal af te rekenen hebben. — B.

IJSLAND

Kleine Vrijhandelszone

De IJslandse regering heeft aan een speciale commissie de opdracht gegeven een studie uit te werken betreffende de ontwikkeling van de kleine vrijhandelszone en de Europese Economische Gemeenschap. Deze studie zou moeten leiden tot het kennen van de draagwijdte van de respectievelijke invloed van beide handelsblokken op de buitenlandse handel en economie van IJsland. Niettegenstaande IJsland volgens de handelspolitiek nauw verbonden is met de meeste landen van de kleine Vrijhandelszone, treden verscheidene problemen op de voorgrond. Het zou voor IJsland onmogelijk zijn bij te treden tot de kleine vrijhandelszone op voorwaarde een speciaal statuut te mogen genieten, gelijkaardig aan dit toegestaan aan Finland. In elk geval bereidt zich de regering voor op het nemen van een definitieve stelling.

FRANKRIJK EIST GROTERE BEKWAAMHEID VAN HAAR VISSERS

Het is dan toch zover. De diensten van het Ministerie voor de Zeevaart hebben uiteindelijk de tekst gepubliceerd die de verplichting oplegt aan alle Franse vissers om een gedegen beroepsvorming te genieten.

De zeelieden die minder dan 25 jaar oud zijn, en die kandidaat zijn voor een betrekking op de brug, in de machinekamer of op om het even welke plaats van een handelsvaartuig van meer dan 250 bruto-ton of op een vissersvaartuig met een grotere bruto-tonnage dan deze van 't vastgestelde minimum voor ieder kwartier dienen deze kandidatuur te wettigen door een beroepsscholing en de voorwaarden te voldoen welke gesteld werden door de diensten van de Minister voor de Zeevaart. De minimum vastgestelde bruto-tonnage zal echter nooit beneden de 50 bruto-ton liggen.

Voor wat de vissersvaartuigen van minder dan 250 bruto-ton betreft zullen deze voorwaarden in voege gebracht worden op het einde van het schooljaar 1961-1962.

Zo is men er dan toch, na tien lange jaren in geslaagd een wijziging tot stand te brengen, welke zeker door de goede, bekwame en geschoolde vissers warm zal onthaald worden.

Hierop zou de Administratie kunnen antwoorden — zegt «Le Marin» — dat men langzaam maar zeker tot het huidige resultaat is

gekomen. Wij zouden dat graag willen geloven. Helaas, het spijt ons hier te moeten schrijven dat zij niet tot het uiterste hebben durven gaan, d.w.z. de geschoolde opleiding verplicht stellend voor alle jonge kustvissers. De nieuwe verplichting geldt niet voor die vissers die aangemonsterd worden op vaartuigen met een bruto-tonnage begrepen tussen 25 en 50 bruto-ton, en waarvan de zeereizen de 72 uur niet overtreffen.

Men moet tenandere vaststellen, samen met dhr Voorzitter Parquic die een van de zeldzame deskundigen is voor wat betreft de omvorming van de schoolopleiding voor wat betreft de omvorming van de schoolopleiding voor de vissers, dat het nu precies op deze kleine kustvissersvaartuigen is dat de hoogste eisen voor veiligheid en zekerheid in de navigatie zich stellen, en dat juist hier de best geschoolde vissers vereist zijn.

Totdaar dus de tekst welke wij kunnen lezen in «Le Marin». Het is inderdaad geen nieuws dat hier verteld wordt. Het gebrek aan geschoolde en bekwame vissers stelt zich immers zowat overal in de Europese visserijstaten. Het komt ons echter eveneens voor dat het niet alleen het gebrek aan geschoolde vissers is dat zich in een akkuut daglicht stelt.

Wij zouden eerder geneigd zijn te zeggen dat er kortweg een gebrek is aan vissers, en dit algemeen gezien. De toestanden zijn thans inderdaad zo dat vele vissers, en dan vooral jonge steeds meer en meer aangetrokken worden door een landelijk beroep. Een dergelijk beroep heeft misschien niet dezelfde financiële winstgevende kant (dit is in de visserij thans ook zo vet niet meer) maar men heeft ook een goede bestaanszekerheid en wat meer is, het beroep is in grote mate zo gevaarlijk niet als het harde labuur van de visser. De vadervisser is tenandere ook niet langer behept met het ideaal om van zijn zoon ook eens een stoere visser te maken zoals hij er misschien een geweest is. Uit 'n menselijk standpunt gezien is het misschien begrijpelijk en aanvaardbaar te noemen, maar langs de andere zijde bezien is het spijtig te noemen. Wij zullen hier dan ook maar niet verder op ingaan, want het zou ons te ver leiden om uit te wijden over de pro- en kontra van het vissersbestaan. Wij kunnen enkel besluiten met te zeggen dat zoals de toestanden zich thans voordoen, zij weinig schitterend kunnen genoemd worden, en het tenslotte, en dit in de eerste plaats onze eigen nationale visserijverheid, is, die er het meest onder lijdt. — B.

DENEMARKEN

Wegens de staking bij de transportarbeiders in Londen is het verzenden van vis en visprodukten naar Groot-Brittannië onderbroken, voor zover het leveringen betreft met bestemming Londen.

In de overige Britse havens behoudt het vervoer zijn normaal aspect.

Verhoging van het verbruik van verse vis

De « Vereniging tot afzet van Visserijprodukten » heeft haar eerste zomerkampagne aangevat voor het stimuleren van het verbruik van verse vis. Tot dit doel zullen ongeveer 1 miljoen D.M. van het daartoe bestemde fonds worden aangewend. In de volgende gebieden zullen de activiteiten tot de bevordering van de konsumptie van verse vis worden ondernomen : Neder-Saksen, Hessen, ten Noorden van het Mainzgebied, Westfalen en Berlijn.

Men hoopt aldus het verbruik van verse vis in de maanden mei tot augustus sterk te zien aangroeien.

IS DE VISBEHANDELING IN SCHOTLAND ONHYGIENISCH ??

De visserijindustrie te Aberdeen heeft bliken gegeven van protest tegen een verklaring van dhr John D. Syme, hoofd van de gezondheidsdienst te Grimsby, die verklaarde dat drastische maatregelen dienen genomen te worden om de visbehandeling in de Britse havens te doen beantwoorden aan de eisen van een uitgesproken hygiënische behandeling.

Het werd aangevoeld dat hij deze bemerkings enkel maakte voor de Engelse havens en niet deze van het gehele Britse Koninkrijk, dat eveneens Schotland omvat.

In een brief aan de jaarlijkse conferentie van de «Association of Sea and Air Port Health Authorities» te Dover, haalde dhr Syme o.m. het volgende aan :

« Het is een zekerheid dat 15 t.h. Engeland uitgestalde vissoorten zonder meer zouden afgekeurd worden moesten zij in dezelfde toestand te koop gesteld worden op de markten.»

Dhr W.H. Stephen, Voorzitter van de «Aberdeen Fish Curers' and Merchants Association» repliceerde hierop met volgende bewoordingen :

« De heer Syme zou er goed aan doen eens een kijkje te gaan nemen in de viswinkels van Schotland, en dan zou hij misschien zijn mening wijzigen. Ik wil hier geen minuut langer redetwisten, maar ik ben er zeker van dat hij weinig materiaal heeft om deze bewering te staven.»

Dhr Stephen verklaarde verder dat dhr Syme het juist voor had als hij verklaart dat de behandeling en de preparatie van de vis niet aan de voorwaarden voldoen en dat aan deze toestanden in de laatste jaren niets verholpen werd, maar hij zegt dat dit niet mag ten laste gelegd worden van de kwaliteit van de vis. Hij gaat eveneens akkoord met het feit dat de keuringsdienst dient gestandaardiseerd te worden maar dat ook hieraan nog maar weinig gedaan werd.

Dhr Syme haalt nog een andere oorzaak aan die de visserijindustrie, meer dan welke andere reden ook, in diskrediet heeft gebracht. Hiermede bedoelt hij de houten kisten waarin de aanvoer opgeslagen wordt.

Hierop replikeert dhr Stephen als volgt :

« In Schotland werd de houten kist in het verleden veel gebruikt en was gedurende de oorlog een dankbaar redmiddel voor de ontbrekende metalen kisten. Thans zijn zij echter afgeschaft.»

De opmerkingen welke dhr Syme maakte betreffende de armzalige viskwaliteit wekten ook te Hull enige commentaar op.

« Wij kunnen enkel verkopen wat wij kunnen verkrijgen, al dient gezegd dat wij gedurende de laatste drie weken tot een maand geleden enkele mooie aanvoeren hebben gekend.»

Dit waren de woorden van een vishandelaar uit Hull. Deze zegs-

man uit Hull verklaarde verder dat er echter weinig goede kwaliteit was als de aanvoeren eerder gering waren om reden van slecht weder waarbij de vaartuigen dan noodgedwongen hun zeereizen moesten verlengen. Voor wat de toestand in het binnenland betreft verklaarde dezelfde persoon verder dat hij geen klachten heeft waargenomen van de aldaar gelegen viswinkels.

In Grimsby werden onlangs maatregelen genomen voor een doorgevoerde controle van de vis welke aangevoerd wordt maar het befaamde «Fleck Rapport» meldde dat dergelijke maatregelen nog niet genomen werden voor de andere havens. Het rapport wijst er echter op dat de overige havens voor een groot gedeelte bestaan uit vissersvloeden die de kustvisserij of middenslagvisserij bedrijven zodat deze controle dan ook niet zo dringend nodig is als in havens zoals Hull en Grimsby die toch specifieke diepzeevissershavens zijn. De vangsten van deze vaartuigen blijven in vele gevallen tot 3 weken aan boord en het is begrijpelijk dat hier veel vroeger sprake kan zijn van visbederf.

In verband hiermede stipt het «Fleck Rapport» aan :

«De visverbruiker dient nooit te vrezen dat de vis die hij voorgeschoteld krijgt absoluut slecht is, maar 't kan echter gezegd worden dat deze in vele gevallen beter kan zijn. Het is echter algemeen aangenomen dat er een eis bestaat voor verhoging van de viskwaliteit. In vele gevallen werden suggesties voorgesteld van mensen uit het vak die ons de wegen openden en ons aantoonde waaraan een verbetering dient gebracht te worden.»

Dhr Georges Steel, Voorzitter van de Kustvissersfederatie verklaarde in verband hiermede nog het volgende :

« De controleurs voor voedingswaren doen niet genoeg onderzoeken in de viswinkels. Het is alom een gekend feit dat deze winkels vis in hun frigo's hebben die ruim drie weken oud is. Het valt dan ook licht te begrijpen dat in dergelijke voorwaarden de viskwaliteit sterk vermindert en zelfs niet langer eetbaar wordt. — B.

VISSERIJREKORD IN JAPAN

Het eindcijfer der vangsten van Japan gedurende het jaar 1960 (walvisvangst niet inbegrepen) bedraagt 6.19 milj. ton. Hierdoor werd een stijging naar hoeveelheid waargenomen in vergelijking met het vorige jaar van 5 t.h. De Japaners hebben echter nog niet het einde van hun inspanningen bereikt want er wordt gehoopt dat er in 1970 een eindcijfer van 7.700.000 ton zal kunnen bereikt worden. Hiervan zouden de pelagische vissoorten met zowat 4 milj. ton het leeuwenaandeel hebben. B.

LOWESTOFT : BRITSE AANVOERHAVEN BIJ UITSTEK

Tijdens een lunch welke volgde op de te waterlating van een nieuwe visserseenheid op de Richards Ironworks scheepswerf te Lowestoft, nl. de « Boston Bucaneer » hield dhr A.W. Suddaby een gelegenheidstoespraak. Dhr Suddaby, die directeur is van de Boston Deep Sea Fisheries verklaarde o.m. dat de zeer moderne kustvissersvloot van Lowestoft op het einde van het jaar ruim 130 eenheden zal bevatten.

De bevolking kon zich inderdaad niet realiseren wat een voortdurende en doorgevoerde wijziging aan de vloot uiteindelijk vermag te verwezenlijken. Dit is ook het geval geweest met Lowestoft dat in een periode van enkele jaren de lokale vloot een geheel ander aspect gaf. De verouderde en niet langer rentabele vissersvaartuigen werden vervangen door nieuwe eenheden die wat bouw en uitrusting betreft volledig voldoen aan de vereisten van een moderne visserijpraktijk. Het is inderdaad een feit dat sedert 1957, de bestaande kustvissersvloot te Lowestoft verduubeld werd en men dit ook de aanvoeren.

Naast deze schitterende opgang welke Lowestoft kende kondigde zich echter ook kopbrekens aan ; hierover wist dhr Suddaby het volgende te vertellen :

« Wij hebben ontstellende problemen te overwinnen in de komende tien jaren. Daar is eerst en vooral de Europese-Vrijhandelszone en de Gemeenschappelijke Markt zodat wij een intense concurrentie mogen verwachten van Europese zijde. Ik ben er echter vast van overtuigd dat wij een goede vloot hebben met bekwaame vissers, zodat wij ons in staat kunnen achten om met gelijke wapens te strijd te aanvaarden met de Europese visserijstaten en dit gevecht zelfs tot een gunstig einde kunnen leiden. Hiervoor is echter een onwankelbare eenheid nodig onder de visserijbevolking. In Lowestoft hebben wij reeds goede kwaliteitsvis gekend. Als wij in de nabije toekomst op dezelfde weg voortwerken dan kunnen wij van Lowestoft de kwaliteitshaven bij uitstek maken. »

DE

« BOSTON BUCANEER »

Het was dus tijdens de tewaterlating van de « Boston Bucaneer » dat dhr Suddaby de voormelde woorden uitsprak.

Deze nieuwe eenheid is een vaartuig van het middenslagtype. Het heeft een lengte van 101 voet, een breedte van 22 voet en een diepte van 10 voet. De « Boston Bucaneer » wordt aangedreven door een National FM 5 Diesel Motor van 400 PK, met een bronzen schroef. Een hulpmotor is eveneens aan boord welke instaat voor de pompen, de elektriciteit, enz...

Er is verblijfruimte voorzien voor 10 opvarenden. Deze ruimten zijn verdeeld in kamers van 2 en 3 bedden. De kamer van de schip-

per bevindt zich in het stuurhuis. De visruimen, die volledig geïsoleerd zijn hebben een inhoud van 4.700 kubieke voet en zijn volledig voorzien van alumium wanden. B.

DUITSLAND

Zoutvisserij op Groenland

Van de zoutvisserij op Groenland verwacht men dat ongeveer 10.000 T. zullen worden aangevoerd tijdens het komende seizoen. De totale kabeljauwvangst welke daar gevangen wordt, wordt aan boord van vissersvaartuigen gezouten. De voornaamste afnemers van dit gezouten product zijn Portugal, Spanje, Italië en Griekenland, evenals Afrika en Zuid-Amerika.

Deze Duitse leveringen hebben hoofdzakelijk het hoofd te bieden aan de scherpe concurrentie van IJsland, Noorwegen en de Faroë Eilanden. Vorig jaar bedroeg dergelijke uitvoer 5,2 miljoen D.M. Dit jaar zal het bedrag waarschijnlijk tot 10 miljoen D.M. belopen. Daarenboven worden ook nog kabeljauwfilets, welke gezouten worden in de visverwerkende nederheden naar Italië verzonden.

GROOT-BRITTANNIE

Kursussen voor toekomstige vissers te North Shields

Een belangrijk en nuttig plan teinde bemanningsleden te rekruteren voor de verdere uitbreiding van de trawlvloot zal te North Shields worden uitgewerkt.

Een praktische reeks van kursussen voor toekomstige vissers zal een aanvang nemen in de maand september. De reders te North Shield hebben met veel enthousiasme het vooropgesteld schema verwelkomd, en hebben aangevaard de voorkeur te geven in het rekruteren van bemanningsleden welke de kursussen hebben gevolgd.

De kursussen gelden voor jongens welke minstens de 15 jaar hebben bereikt en omvatten onder andere : algemene ontwikkeling, zeevaartkunde, navigatie middelen, zeebiologie en seinen.

TOESTEL OM DE VISBAKKEN TE REINIGEN

Het toestel om de zogenaamde «kits» (visbakken) te kuisen en dat ontworpen werd door de «Aero Controls Ltd» is op weg om volledige ingang te verkrijgen. Inderdaad, werd in de laatste tijd vastgesteld dat de verkoop van dergelijke toestellen meer en meer stijgt en in vele havens langsheen de Britse kust gebruikt worden. Er wordt geraamd dat de tijd die nodig is om een dergelijke bak te kuisen gevoelig kan vermindert worden, en wel van 20 minuten op 4 minuten kan gebracht. — B.

JAPAN

De visserij in de Barendssee

Een volledig gamma van Japanse vissersvaartuigen heeft een aanvang genomen met het intensief beoefenen van de visgronden in de Barendssee.

Volgens de Japanse verslagen hebben 20 moederschepen, elk één min. tonnemaat van 3.000 B.T., aan deze visserij deelgenomen. Het betrokken gebied strekt zich uit van de 170° O.L. tot aan de Bristolbaai.

Naar ingewonnen inlichtingen zal de vloot zich hoofdzakelijk concentreren in twee zones, te weten de Bristolbaai en de gronden tussen kaap Olyutorsku en kaap Navarin.

De vooruitzichten in de vangst belopen tot 61.000 T. vismeel en 175.000 T bevroren vis.

NOORWEGEN

Eerbiediging van de territoriale wateren

Een vloot van ongeveer 50 Russische trawlers hebben in de Noorse territoriale wateren voor een aanzienlijk bedrag vistuig vernietigd of beschadigd welke aan Noorse vissers toebehoorde.

De Noorse vissers beklemtonen het feit dat ze de Russische vissers hebben gewaarschuwd. Deze waarschuwing wordt nochtans vanwege de Russen ontkend. Men heeft het nummer van vijf Russische trawlers kunnen noteren en deze registratie werd overgemaakt aan de overheden in Tronso.

Een dag nadien heeft een Russische zeevaartpatrouille drie Japanse vissersvaartuigen uit Hokhaido in beslag genomen voor het onwettelijk binnenvaren in de Russische territoriale wateren.

RUSLAND

In het kader van een vooropgezet plan om de Russische vissersvloot op 3000 éénheden te brengen bevinden zich te Stralsund 76 vissersvaartuigen op de scheepswerf. Tot het uitwerken van vernoemd plan behoort eveneens het bouwen van fabriekschepen en moederschepen tot 15.000 Ton, welke te Kiel van stapel zullen lopen. Het in vaart brengen van Russische trawlers voor New Foundland en Labrador welke vorig jaar 160 trawlers met een bezetting van 25.000

man betekende, zal dit jaar nog grotere afmetingen innemen.

Rond de IJslandse wateren werden ongeveer 1.000 trawlers waargenomen en daarenboven beoefenen 200 vaartuigen de visgronden langs de Schotse kust en rond de Faroë Eilanden.

In China voorziet men eveneens, zoals reeds gemeld de nieuwbouw van vissersvaartuigen met bestemming IJsland en de Faroë Eilanden.

NIEUWE KABELJAUWVANGER VOOR PORTUGAL

Te Viana do Castelo werd onlangs een nieuwe kabeljauwvanger te water gelaten. Dit vaartuig zal de visserij bedrijven voor rekening van een plaatselijke rederij.

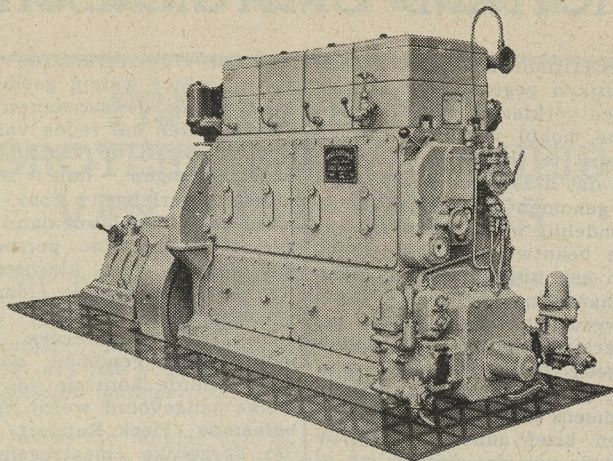
Dit nieuwe vissersvaartuig, waarvan de plannen ontworpen werden door de gekende Franse zeevaartarchitekt Guéroult heeft een lengte van 77.80 meter over alles. Het is uitgerust met een motor van 1.680 PK welke aan het vaartuig toelaat een snelheid van 13 knopen te ontwikkelen. Het vaartuig heeft een visruimkapaciteit van 120 ton. Het vaartuig is verder voorzien van talrijke technische snufjes zoals ondermeer de vislier die rechtstreeks wordt aangedreven door de hoofdmotor, installaties voor de vervaardiging van vismeel, toestellen om zoutwater om te zetten in drinkbaar water, enz...

Als alles verliep zoals het voorzien was zou de « Vasco-D'Orye » thans de eerste reis bezig zijn. — B

VERKOOP VAN WALVISVANGERS- FABRIEKSCHEPEN

Op het huidig ogenblik zijn onderhandelingen aan de gang betreffende de verkoop van de Schotse eenheid, het walvisvanger-fabriekschip « Southern Venturur ». Dit vaartuig met een bruto tonnage van 14.493 ton wordt thans druk besproken tussen de Sévilla Whaling Cie en de Taiyo Gyogyo Kaisha uit Tokio. Moest deze bespreking tenslotte toch op een overeenkomst uitdraaien dan blijft er in het Britse Koninkrijk slechts één walvisvanger-fabriekschip over, nl. « The Southern Harvester ». De voormelde Japanse firma heeft onlangs eveneens het Zuid-Afrikaanse fabriekschip « Abraham-Larsen » aangekocht. — B.

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

De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66

2049V

VOOR

zijn stevigheid
zijn langdurigheid

KIEST

traaglopende of
snellopende

MAN
SCHEEPSMOTOREN

n.v. eugène herbosch

ALLEENVERDELER VOOR BELGIE

4 VAN METERENKAAI

ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

Agent voor de kust :

A. VERSLUYS, Bredene, Zegelaan 18. Tel. 746.56

2221V

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

TOT UW DIENST

VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
21, H. Baelskaai
Tel.: 715.70

NIEUWPOORT
46, Kaai
Tel.: 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel.: 541.21

LEON VAN EESSEL

Makeiaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudeaan 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

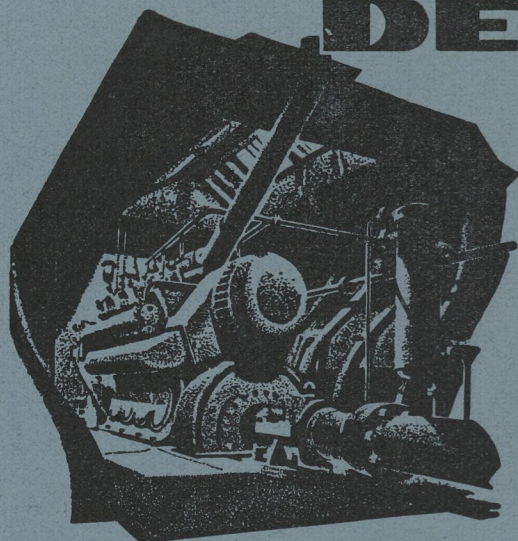
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ



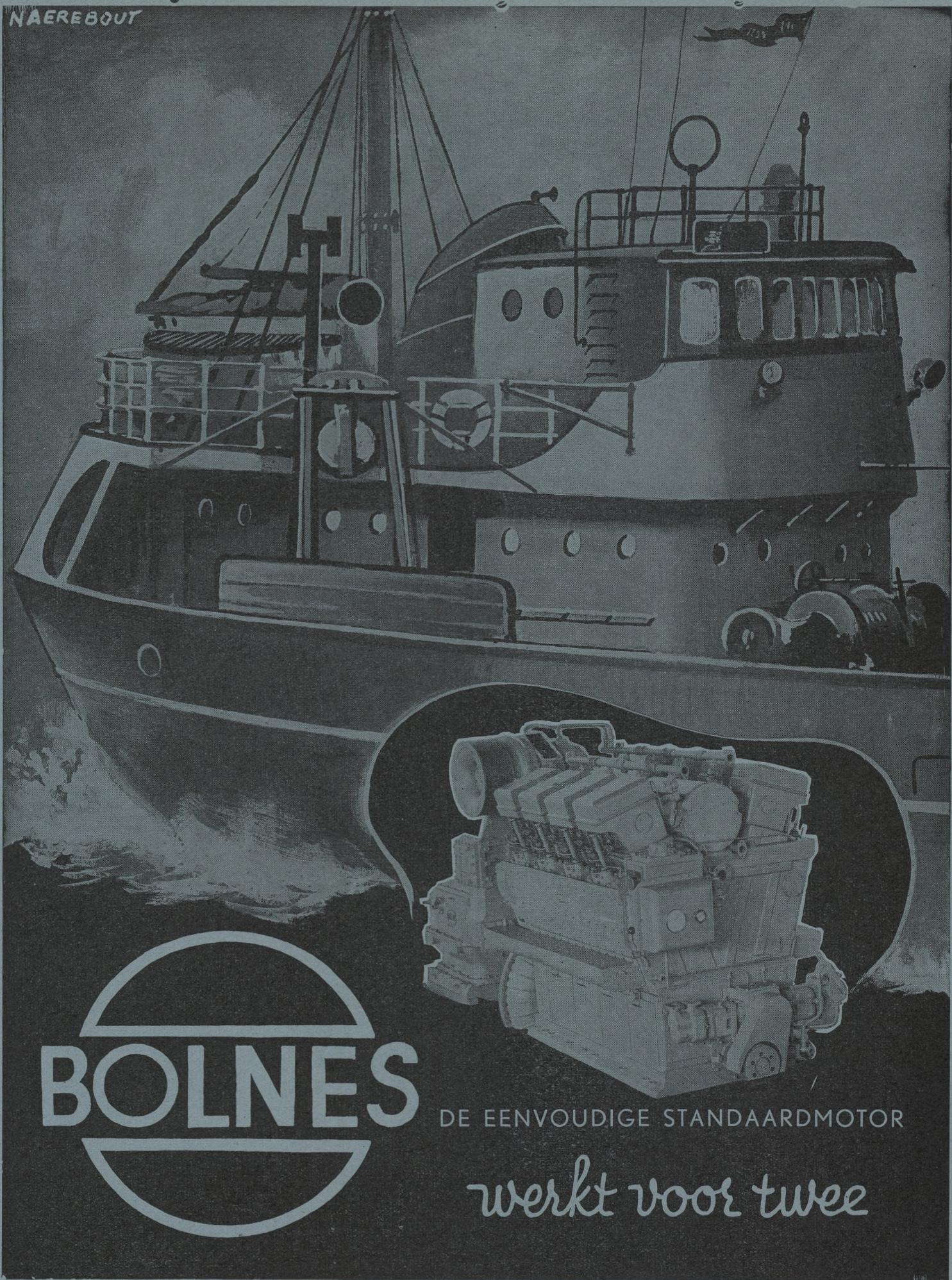
Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Inrichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRIEGE - BELGIË - Tel. 542 78