

HET

29e JAARGANG — nr 39
VRIJDAG 29 SEPTEMBER 1961
PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



HET MERKWAARDIGE POOLSE VISSERIJ-FABRIEKSCHIP « DALMOR »
DAT REEDS EERDER IN ONZE HAVEN LAG EN WAARAAN WIJ REEDS
EEN REPORTAGE WIJDDEN ; WAS DEZE WEEK OPNIEUW IN DE
OOSTENDSE HAVEN. (Foto Roger)

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



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

★ O.t.n. te Brussel (Schaarbeek) **PRIMA VISZAAK** : bestaat 55 j. Verk. : 300 kg v.v. per w. Veel preparaties. Schr. blad. nr 2590V.

★ Moderne appartementen Moresauxlaan-Stanleylaan te huur en te koop. Z.w. Frankrijklaan, 50, Bredene. Tel. 74.771. (10601N-2583V)

★ Goede handelszaak met woonst, o. t. n. wegens dubbel bedrijf. Stores, gordijnen, plastic, enz. Gel. Torhoutswg. Inl. Koningstr. 18. 3337W

OVER TE LATEN
wegens dubbel bedrijf :

RUSTOORD voor ouderlingen in volle bloei. Heel goede zaak voor ernstig gezin. Geen speciale kennis nodig. 9 kamers, 1 badkamer, 3 kelderkeukens. Gelijkvloers. Centr. verw., hof, geringe overname en kleine huur. Dit alles gemeubeld. Schrijven : M. Boudolf, 101, av. Duceptiaux, St Gilles, (02). Tel. 376.728 - 37.55.61. 10404N-2547V

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

★

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

Kantoor van Meester

Michel VILEYN,

Doctor in de Rechten
Notaris te Nieuwpoort

—0—
**OPENBARE VERKOOP BIJ
DADELIJKE UITWINNING** van :

EEN

**MOTOR-VISSERSCHIP
IN HOUT GENAAMD**

« ANNIE » N.182

bouwjaar 1927 te Oostende, lengte 12 m 78 cm en breedte 4 m 65 cm metende 6,79 ton voorzien van een motor 100/75 H.P. volgens meetbrief nummer 3923 afgeleverd te Oostende dd. 12-8-1959, met volledige uitrusting materialen en ganse inboedel in zijn huidige staat en toestand.

Gelegen te Nieuwpoort langs de havengeul nabij de Jachthaven.

De Notaris Vileyn daartoe in rechte benoemd zal openbaar verkopen bij dadelijke uitwinning en in toep. van artikels 90 en volgende de wet van 15-8-1954 het hiervoor beschreven onroerend goed.

ENIGE ZITDAG :
DINSDAG, 10 OKTOBER 1961
om 3 uur ter Gehoorzaal van het Vrederecht te Nieuwpoort, Langestraat,

Lastenkohier en inlichtingen ter studie, Kokstraat, 9.

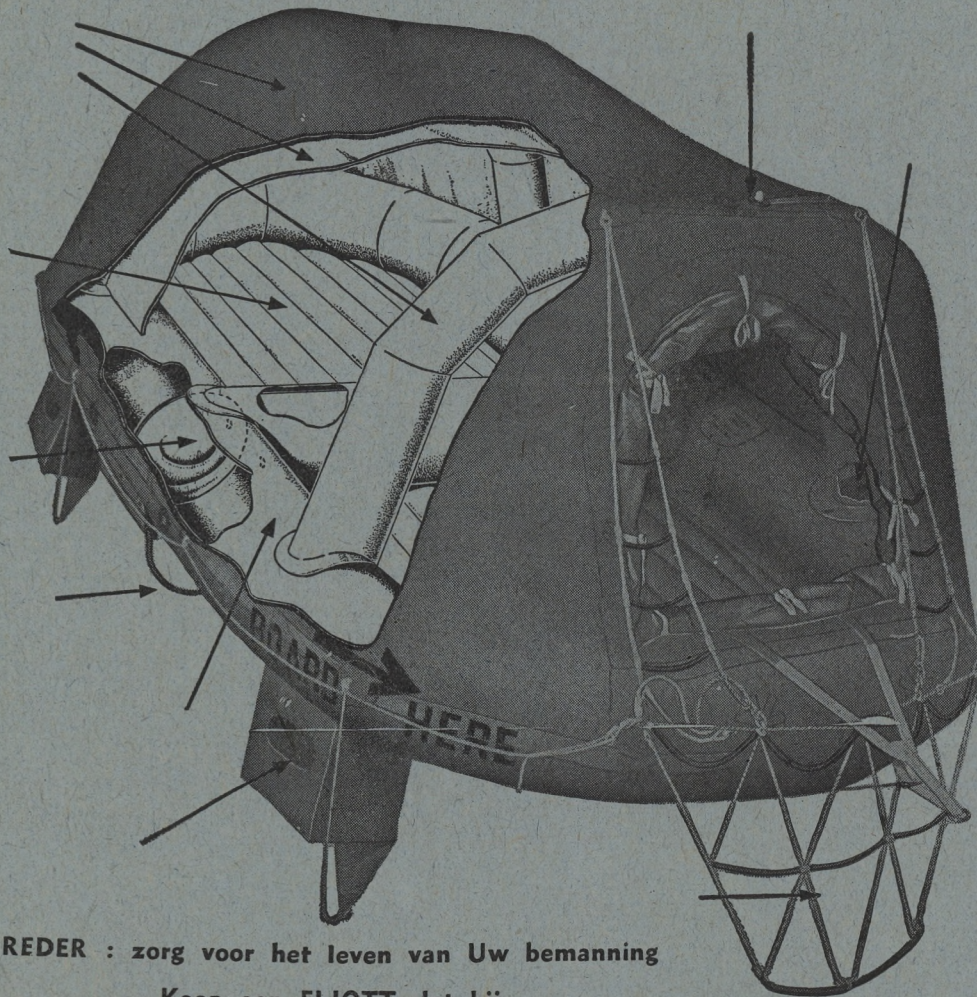
Wet van 15-8-1854 gewijzigd door de wet van 5-3-1951 artikel 92 bis. Ingeval van verkoop bij dadelijke uitwinning heeft om 't even wie gedurende vijftien dagen na de toewijzing het recht om op te bieden.

Het opbod mag niet lager zijn dan één/tiende van de hoofdsom van de toewijzing.

Het wordt gedaan bij een deурwaardersexploot dat aan de Notaris betekend wordt en het wordt de koper aangezegd. De toewijzing ten gevolge van opbod, welke voor allen openstaat is definitief.

(2589V)

VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij

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

27 H. Baelskaai - Oostende

Alle types verkrijgbaar

Telefoon : 729.51

Het

VISSERIJBLAD

REDAKTIE en BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

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

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

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr, 20 Gld of 275 F

Het vijfjarenplan en de reorganisatie van de Propaganda voor Vis

Vóór 14 dagen hebben we nog de aandacht gevestigd op de, ons inziens althans, dringende noodzakelijkheid om tot de reorganisatie van de propaganda voor visverbruik in ons land over te gaan.

Wanneer we het over deze aangelegenheden hebben is het onze bedoeling niet de mensen, die zich thans met de propagandavoering inlaten, te bekritisieren, of hun activiteiten volledig te onttakelen. We beogen veeleer, in een realistische geest de ware toedracht der zaak even onder de loupe te nemen om tot de onvermijdelijke konklusie te komen dat er wat dient veranderd op gebied van de publiciteit. Het was evenzeer onze bedoeling te onderlijnen dat de produktiesektor bereid is zijn financiële en administratieve medewerking te verlenen om aan de propagandavoering de zo noodzakelijke uitbreiding en reorganisatie te verlenen. Het was evenzeer de uitdrukking van onze hoop dat ons streven hiernaar de volledige steun van elkeen zou kunnen verkrijgen.

Voor wat de bedoelingen van het betrokken Ministerie betreft kan voorlopig weinig gezegd worden. Gezien er echter vanwege de administratie een bepaald plan uitgewerkt werd, met een welbepaalde timing, gezien dit plan gunstig geadviseerd werd door de Bedrijfsraad voor de visserij, menen we wel te mogen veronderstellen dat aan het punt van de propaganda en publiciteit tussen dit en korte tijd eveneens de aandacht zal besteed worden, zoals dit het geval was met de andere punten in bedoeld plan vervat.

We willen hierna even resumeren wat het vijfjarenplan voor de sanering van het visserijbedrijf voorzag aangaande de reorganisatie van de vispropaganda.

A. — De centrale overheid heeft een plan over 5 jaar opgesteld, maatregelen op lange termijn bevattende, om de diepere oorzaken van de ongunstige toestand van het visserijbedrijf te bestrijden.

De reorganisatie van de propaganda en publiciteit werd in het kader van dit plan aangezien als één der middelen om het bedrijf in een normale toestand van rentabiliteit te brengen. Buiten een betere beroepskennis van de handelaar en een kwaliteitsverbetering, stuurt het plan aan op een meer intensieve propaganda, om een verhoogde afzet en een groter verbruik te bewerkstelligen.

B. — Als MIDDELEN om een verbeterde propaganda tot stand te brengen werd volgende naar voor gebracht :

- 1) Dekken van het budget door een heffing van 2/per/duizend ad valorem op alle aankopen in de vismijn en alle invoer (ook van weekdieren, conserven, enz).
- 2) Aanstelling van een specialist, goed betaald, bij voorkeur met percentage op de totale opbrengst in de kustmijnen, en welke over een budget van tenminste 3 miljoen zou kunnen beschikken.

C. — TIMING. — In de vooropgestelde timing van het plan werd de organisatie van de publiciteitsaktie en het invoege brengen van de heffing van 2/per/duizend voor 1961 voorzien.

Deze heffing zou volgens raming ca 4 miljoen F opbrengen.

D. — De Bedrijfsraad was van oordeel dat een intensieve en grootscheepse propaganda voor de vis in ruime mate zou kunnen bijdragen tot verhoging van de afzet, alsook tot verbetering van de rentabiliteit van het bedrijf. Daartoe was de Bedrijfsraad echter de mening toegedaan dat de huidige propaganda-aktie moest gereorganiseerd worden, en dat deze aktie moest samengaan met een grotere beroepsbekwaamheid in de handelssektor.

(I) PROPAGANDA :

De raad was het eens dat één der hoofdredenen van de onvoldoende werking van de Propagandavereniging te wijten was aan de beperkte financiële middelen. Vandaar dat een speciaal financieringssysteem voorop werd gesteld.

Gezien de geldelijke tussenkomst van het bedrijf legde de raad er de nadruk op dat :

- a) de propaganda-aktie niet mocht versnipperd worden ;
- b) er voldoende controle over de fondsen moest bestaan ;
- c) het ganse bedrijf moet kunnen medewerken aan het opstellen van het propagandaplan.

De raad wees er eveneens op dat, om de reorganisatie te kunnen verwezenlijken, de heffing een verplicht karakter zou moeten dragen en dat deze langs OFFICIELE weg zou moeten geïnd worden.

(II) GROTERE BEROEPSBEKWAAMHEID VAN DE HANDELAAR :

Zulks hangt zeer nauw samen met een effectieve propagandavoering.

De raad achtte het wenselijk een vestigingsreglementering van kracht te brengen en wees in dit verband op de mogelijkheden vervat in de wet van 24-12-1958.

In dit verband kan hier aangestipt worden dat in Nederland voor de uitcefening van een viskleinhandel een erkenning van het Productschap vereist is. Deze erkenning wordt enkel verleend aan de kandidaten welke voldoen aan bepaalde eisen van vakbekwaamheid, handelskennis en kredietwaardigheid.

Tot algemeen besluit van dit vijfjarenplan wordt naar voor gebracht dat betoogd wordt een normale toestand van rentabiliteit te brengen en deze toestand TE BESTENDIGEN. Zulks betekent dat na afloop van 5 jaar het programma moet op punt staan en van kracht moet blijven in de toekomst.

Volgens de timing voorzien in bedoeld plan, moest de reorganisatie van de vispropaganda aangevat worden in de loop van 1961. Er resien dus enkele maanden. Goede bedoelingen en plannen doen hoop koesteren. Maar werkelijkheid brengt resultaat en zulks is meer waard.

J. VAN BROECK

Berichten van de Rederscentrale

SPROTOPVANGREGELING 1961-1962

Onderrichtingen aan de reders en bemanning

Het sekretariaat van de Rederscentrale s.v., Handelsafdeling, deelt volgende mede :

Vanaf maandag 16-10 a.s., treedt de opvangregeling voor sprot in voege.

Door al de sprotvangers dienen de hiernavolgende onderrichtingen stipt nageleefd.

Komen slechts in aanmerking voor de sprotopvangregeling :

— vissersvaartuigen van minder dan 140 PK ;

— niet vernachte sprot van minder dan 100 stuks in één Kg. De marktleders van de Rederscentrale oordelen of het al dan niet vernachte sprot is.

De bemanning moet er dus voor zorgen dat de sprot gesorteerd is vóór de verkoop.

Op zon- en feestdagen mag geen sprot aangevoerd worden.

De opvangprijs is vastgesteld op 4 F. Sprot welke opgevangen wordt, wordt het eigendom van OCRA.

De tussenkomst in de sprotopvangregeling belooft 100%.

Ter financiering van de sprotopvangregeling wordt vanaf 16-10 a.s. 3.45% op de brutobesommingen van sprot afgehouden. Na het seizoen wordt eventueel het batig

saldo aan de betrokkenen terugbetaald.

De einddatum van het sprotseizoen zal achteraf vastgesteld en medegedeeld worden.

Gezien de afzetmogelijkheden ter gelegenheid van de eindejaarsfeesten zal een nog nader te bepalen speciale regeling moeten getroffen worden.

De huur van de bennen voor de opgevangen sprot en waarvoor geen onmiddellijke wederafnemer gevonden werd, en dientengevolge moet ingevroren worden, is ten laste van de reder.

Vanaf 2-10 mag vrijuit op sprot uitgevaren worden maar de opvangregeling zal slechts in voege treden vanaf 16-10-61.

Deze welke de schikkingen van de sprotopvangregeling niet stipt volgen zullen uitgesloten worden, voor vis en sprotopvangregeling tot na het sprotseizoen.

Puf wordt niet verkocht maar door de Rederscentrale uit de markt genomen. De reder ontvangt de vismeelprijs.

Voor sprot van meer dan 100 stuks per Kg bekomt de reder 1 F per Kg. Eventuele prijsverhoging door Rederscentrale gefinancierd.

Schadegevallen te Zeebrugge

De Z.558, schipper Willy Bonny, was ter visvangst op 100 mijl Noord van Zeebrugge toen men bij het ophalen van het net vaststelde dat een driftmaker in het net stak van de Britse hydrografische dienst met kenletters ENG/61/207.

De Z.264, schipper Fletscher Maurice, leed motordefekt ter hoogte van de Noordhinder, de olieleiding was gebroken. Langs de radio werd de hulp ingeroepen van de Z.406 schipper Gaston Desmidt die ter plaatse gevaren kwam en het vaartuig op sleeptouw nam naar de thuishaven.

De 4.43, schipper Frans Dobbeleere, was ter visvangst op de Witte Bank toen de lier brak en de as van de dynamo, wegens het vast slaan van de kor en ook werd het haakstuk van de trommel en de aandrijfriem gebroken. Men kon voorlopig zelf herstellen en onmiddellijk werd dan ook de terugreis aangevat.

Ongevallen in de visserij te Zeebrugge

Meulemeester Noel, matroos van de Z.290, kreeg een prik van een staaldraad bij het werken aan boord waardoor hij 10 dagen werk- onbekwaam is.

Bij het huiswaarts keren met zijn bromfiets deed matroos Ver-

beke Werner van de Z.452 een erg val. Hij liep een zware hoofd- wonde op boven het linkeroog.

Matroos Vandenbriele Gerard van de Z.460 gleed uit in het vis- ruim bij het slingeren van het vaartuig. Hij liep zware kneuzin- gen op aan de borstkas. Bij aan- komst in de haven werd hij onmid- dellijk door een dokter verzorgd die hem 14 dagen rust voorschreef.

Lagast André, matroos van de Z.472, kreeg bij het uitvaren van het schip een harde slag van het stuurwiel op de rechterhand. Het schip keerde onmiddellijk terug naar Zeebrugge en hij werd over- gebracht naar een dokter die zware kneuzingen vaststelde aan de rechterduim en rechterhand, waar- bij hij 14 dagen werkbekwaam is.

VERGADERING voor VISSERS

De Volksunie belegde te Oost- ende en te Nieuwpoort openbare vergaderingen voor vissers. De h Van Leemputten behandelde het probleem van de visserij. Hij kwam op voor eigen visserijbeleid naar het voorbeeld van onze buur- landen, het minimum zou volgens hem een eigen departement in de schoot van het Ministerie van Landbouw kunnen zijn. Dit departement zou de visserij problemen met kennis van zaken kunnen be- handelen op voorwaarde dat de verantwoordelijkheid niet aan on- bekwaamen maar wel aan mensen

De zaak der «Red Crusader» opnieuw opgeworpen

In een onzer vorige nummers maakten wij melding van een eng konflikt tussen de Deense en Britse regeringen. Aanleiding hiervan was het vluchten van de Britse trawler «Red Crusader» nadat het door een Deense kustwachter was opgeleid voor onwettig vissen binnen de territoriale wateren van de Farroër-eilanden.

Thans komt deze zaak opnieuw te berde. Inderdaad, bij een rechterlijke beslissing uitgaande van de rechtbank te Thorshavn op zaterdag jl. werd afgekondigd dat schipper Ted Wood, die toen de overtreedende trawler onder zijn bevel had, zal aangehouden worden bij de eerste gelegenheid dat hij zich binnen de Deense territoriale wateren bevindt. Ook het vaartuig zal opgeleid worden, onafgezien het feit dat het onder bevel staat van voormelde schipper of niet.

De optredende verdediger, de h Livur Luetzen protesteerde tegen deze bekendmaking waarbij hij zich steunde op een overeenkomst tussen de Britse en de Deense regering betreffende de oprichting van een onpartijdige commissie welke belast was met het onderzoek van deze zaak. De rechter replikeerde echter hierop te verklaren dat de regeringen van de beide mogendheden niet bevoegd waren te oordelen nopens het wettelijk verloop van deze zaak, welke uitsluitend binnen de bevoegdheid van de rechtbank valt. Het bestaan van een overeenkomst is

dan ook van geen waarde. In zijn besluit verklaarde de rechter dat niettegenstaande de ten laste legging van onwettelijk vissen tegen schipper Wood, deze laatste niet het recht had te vluchten voor de Deense eenheid, die enkel handelde volgens de haar opgelegde plicht. — B

Korre in de schroef

De O.151 van de Gebr. Maes werd dinsdag door de O.329 van de rederij Christiaens in de haven van Grimsby binnengesleept met de korre in het schroef.

Op de slip geplaatst kon het schip heden donderdag opnieuw zee kiezen. De O.151 maakte na vier dagen visserij meer dan 850 £

Raad tot Verbetering van 't Zeevaartonderwijs

Deze raad zal op vrijdag 6 oktober te 9.30 u bijeenkomen te Oostende met hiernavolgende dag- orde :

- 1 Spreiding bij het bekomen van het diploma van scheepsjongen onder de vorm van verschillende zittijden per jaar.
- 2 Bevoegdheidsbewijzen voor de leraars in het visserijonderwijs.

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

UURTABEL

voor de week van 1-10-61 tot 7-10-61

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

- alle dagen te 10 u (1) en te 15 u

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 11.2.10 u en te 17.10 u (2)

(1) vervoert ook auto's vanaf 2-10-61

(2) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- alle dagen te 13.45 u
- op 1-10-61 bijkomende afvaart te 1 u.

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 12 u

TEGENSCHRIJVER BENOEMD

Tijdens de laatste zitting van de gemeenteraad werden enkele personeelsleden benoemd. Dit was ook het geval met de h J. Fontaine, tegenschrijver in de vismijn die dus van nu af vast benoemd is.

uit onze Vlaamse kuststeden wordt toevertrouwd, aldus de volksvertegenwoordiger

Hij is voorstander van :
— Het vervroegde visserspensioen op leeftijd van 55 jaar.

— Het verbeteren van onze uitrusting door het verhogen van de kredieten aan verlaagde rentevoet en door het verhogen van de slooppremie. Waarom zou het niet mogelijk zijn aldus de h Van Leemputten.

— Een degelijke propaganda over het visverbruik.

Bepaalde voorstellen werden door de aanwezigen naar voor gebracht die door de werkgroep zullen bestudeerd worden.

De laatste vergadering voor vissers ingericht door de «Volksunie» gaat door te Zeebrugge op zaterdag 30 september 1961 om 19 u in café «Jan Bart» Kerkstraat 19. (Medegedeeld)

Gelukkige geboorte

We vernemen de gelukkige geboorte van Jean Philippe Duquenne-Bauwens, eerste zoon van Mw en Mr Jean Pierre Duquenne-Bauwens en dus kleinzoon van de h Raymond Bauwens, zodat bij de familie Bauwens vier geslachten in leven zijn.

Aan moeder en zoon onze hartelijke gelukwensen. Aan de vader er zorg voor te dragen dat nevens de vier meisjes die er reeds waren er nu ook vier zoons de familie komen verrijken.

Het vergaan van de Z.422 - De O.285 verging bij de haven van West-mannaeyaereilanden - Aanvaring tussen O.183 en onbekende schoener

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

De raad velde eerst vonnis inzake het vergaan van de Z.442.

Op 15 april 1961 rond 8.30 u bedreef de Z.442 «Jeannine-André» de boomkorvisserij in de Noordzee toen de bakboordse kor plotseling vastvloog.

De stuurboordse kor werd onmiddellijk ingehaald. Het vaartuig nam kort daarop gevaarlijke slagzijde op bakboord, kapseisde en zonk.

De voltallige bemanning kon zich bij middel van een vlot boven water houden en werd enige tijd later door de Z.475 opgepikt.

retouw gesplitst. Deze schakel kon vrij door de mast en de boomblok lopen, doch kwam klem in een blok, die aangebracht was op het korretouw buiten de boomtop en die verbonden was aan de voorsterven door een staaldraad.

Zodra deze schakel klem kwam in deze laatste losse blok, werd de kracht op het korretouw overgedragen op het korretouw overgeblok, hetgeen het kapseizen moest vermijden.

BESLUIT VAN DE RAAD

Na al het hierboven grondig te hebben overwogen, is de Raad van oordeel dat :

1) Het kapseizen en het vergaan van de Z.442 dient toegeschreven aan het niet in werking komen van het veiligheidssysteem tijdens de boomkorvisserij, tengevolge van

geeft en dat er, in het belang van de bemanning en vaartuigen, met alle middelen naar een verbetering van dit systeem zou dienen gezocht.

De Raad verstaat dat de gerechtskosten ten laste zullen blijven van de Staat.

HET VERGAAN VAN DE O.285

Nadat de zaak van de Z.479 voor onbepaalde tijd werd verdaagd, hoorde de Raad motorist Lambrecht in verband met het vergaan van de O.285 «Marie-José Rosette» op de klippen van de West-manna-eilanden op 7 februari 1960. De volledige bemanning kon weliswaar naderhand in moeilijke omstandigheden gered worden.

Motorist Lambrecht die reeds in 1960 ondervraagd werd, bevestigde dat hij reeds langs de radio vernomen had dat er een zware storm op komst was, hetgeen niet belette dat de O.285 toch de IJslandse haven verliet.

Ter zitting kon getuige zich niet meer herinneren hoeveel aantal toeren de motor draaide na het verlaten van de IJslandse haven, doch op aandringen van de voorzitter, gaf de motorist toe, dat de motoren op ongeveer driekwart van hun kracht ingesteld stonden.

In de machinekamer kon getuige zich geen rekenschap geven of het roer hard overligt naar bak- of stuurboordzijde.

Raadslid Becu richtte plots een hevige berisping aan het adres van getuige Lambrechts, wegens de wijze, waarop deze bestendig de vragen van de raadsleden ontwijkt. Rijkscommissaris Bentein kondigde vervolgens aan dat de IJslandse overheid aan de Belgische onderzoeksraad voor zeevaart een omstandig verslag in de IJslandse taal heeft laten geworden. In afwachting van een grondige vertaling van bedoeld verslag, werd de

ze zaak eveneens voor onbepaalde tijd verdaagd.

HET GEVAL VAN DE O.183

In afwezigheid van Albert Deschaecht, die verstek maakte als betrokkene, werd hierop het geval behandeld van de O.183 «Oscar-Angela», die in mei 1961 tijdens zijn terugkeer naar Oostende in de Noordzee in aanvaring kwam met een schoener die evenwel niet kon geïdentificeerd worden.

Schipper Beyen, die als getuige opgeroepen wordt, verklaarde in zijn zeeverslag dat hij zich te rusten had begeven, na de wacht overgedragen te hebben aan matroos Deschaecht. De schipper had Deschaecht evenwel de opdracht gegeven hem onmiddellijk te wekken ingeval er iets ongewoons zou voordoen.

Naderhand kwam de O.183 in aanraking met een schoener, doch Deschaecht vond het niet noodzakelijk de schipper hiervan te verwittigen. De motorist, die de schok had gevoeld, kwam op dek lopen, doch Deschaecht verklaarde dat een bemanningslid van de aangevaren schoener hem teken had gedaan, dat geen schade werd aangericht aan de schoener, en dat de O.183 zijn weg kon verder zetten. Inmiddels was de schoener reeds te ver af om nog door de motorist te kunnen geïdentificeerd worden.

De Raad wenste ook inlichtingen te vernemen over het gebruik van de scheepsfluit. Schipper Beyen bevestigde dat, bij helder weder - zoals zulks op het ogenblik van de feiten het geval was - de scheepsfluit in de stuurkabin steeds afgesloten is bij middel van een kraantje op het rad, ten einde luchtverlies te vermijden. Het volstaat evenwel dat de roerman het kraantje opendraait, opdat de scheepsfluit zonder enig tijdverlies in werking kan treden.

De zitting werd besloten met de ondervraging van motorist Albert Roman, die bevestigde dat de aangevaren schoener geen vissend vaartuig was, en dat matroos Deschaecht inderdaad gezegd had dat men hem vanop de schoener teken had gedaan dat hij kon doorgaan. Zulks belette niet dat de O.183 zelf een lek had opgelopen, waardoor men zich naderhand genoodzaakt zag de schipper te wekken, doch merkkelijke tijd na het ongeval. De Raad komt toekomstige week opnieuw bijeen.

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. BAELSKAAL, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

De Z.442 toebehorende aan de h Adems L.G., was een houten Belgisch vissersvaartuig gebouwd in 1941, hebbende een bruto-tonne-maat van 19.30 t, een netto tonne-maat van 4.47 t, voortbewogen door een motor Daimler-Benz 120/78 PK gebouwd in 1958 en voorzien van radiotelefonie en ultrasonore dieptemeter. Het vaartuig stond onder bevel van schipper 2e klas Adams Léon, 36 jaar oud, drager van het brevet schipper 2e klas, alsook van het brevet van motorist 500 PK.

De Raad onderzocht de oorzaken van het vergaan en na onderhoor van getuigen kwam het tot hiernavolgend besluit.

— Het veiligheidssysteem dat tijdens de boomkorvisserij aan boord van de Z.442 gebruikt werd, werkte als volgt :

Bij het vastslaan van de kor werd de remband van de liertrommel opengezet. Het korretouw kon dan vrij uitlopen langs een blok nabij de voet van de mast en een blok in de top van de korboom. De hierrem kon vanuit het wielhuis opengetrokken worden bij middel van een kabeltje.

Op ± 75 meter van het lieruiteinde was een schakel in het kor-

retouw toevallig gekneld moet geweest zijn op de liertrommel; hetgeen het uitlopen van dit touw onmogelijk heeft gemaakt en voor gevolg had dat de top van de bakboordse boom de last van de vastgeslagen kor is blijven dragen.

De omstandigheid dat de Z.442 op dat ogenblik met de tij viste, heeft zonder twijfel het kapseizen van het vaartuig bespoedigd.

2) Geen enkel lid van de bemanning van de Z.442 aansprakelijk kan gesteld worden voor het klemzetten van het korretouw en dat in verband met het kapseizen en het vergaan van de Z.442, geen beroepsfouten ten laste van enig lid dezer bemanning kunnen worden weerhouden.

HET GEVAAR VAN DE BOOMKORREVISSERIJ

De Raad meent echter de bijzondere aandacht te moeten trekken van alle schippers die de boomkorvisserij bedrijven, op het feit dat het veiligheidssysteem dat in gebruik was aan boord van de Z.442 geen volstrekte zekerheid

Belgische treiler door Britse mijnenveger opgeleid

Zaterdag jl. werd de Belgische treiler O.184 «Erna» van de rederij Vanderveen Frans door een Britse mijnenveger, nl. de «Belton» opgehouden en verplicht koers te zetten naar de haven van Lowestoft. De Britse eenheid deed dienst als beschermingsvaartuig voor de zeevisserij. Naar de oorzaak van deze aanhouding tasten wij nog volledig in het duister, al wordt verondersteld dat de O.184 «Erna» waarschijnlijk de visserij zal bedreven hebben binnen de limieten van de Britse driemijl zone. Het is ten andere niet de eerste maal dat wij er op gewezen hebben dat het voor de buitenlandse trawlers en dan meer bepaald voor de Belgische eenheden zeer gevaarlijk is de Britse wetten betreffende de territoriale wateren te overtreden. In acht nemend de thans heersen-

de toestanden tussen de verschillende visserijstaties met betrekking tot de territoriale wateren, wezen wij er toen reeds op dat de Brit-leiden en dat de straf niet van stellen om de overtreders op te leiden en dat de straf niet voor de poes zou zijn. — B

Vissershavenuit Oostende

Op donderdag 5 oktober 1961 komt te 15 uur de Oostendse vissershavenuitcommissie bijeen met verschillende punten aan de dagorde zoals wijziging van de verkoopwijze van vis, solvabiliteit van de handelaar, mijnrechten op ingevoerde vis, sluis- en dokrechten.

DE O.129 «AMANDINE»

TE WATER GELATEN

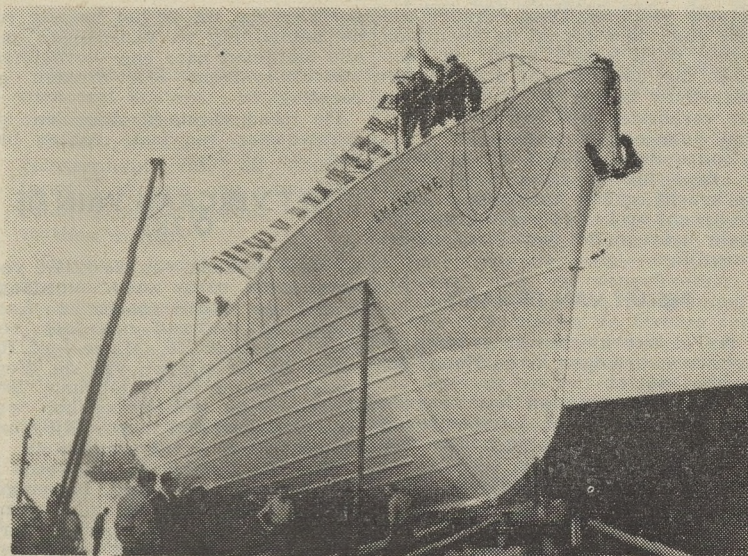
Woensdag jl. heerste er op de scheepsbouwerven van de werf Richard Panesi een grote drukte. Aanleiding hiervan was de te water lating van een nieuwe diepzee-trawler welke op de voormelde werf gebouwd werd voor rekening van de rederij Verhaeghe Engel & Vincent Pieters. Zowel op de werf zelf als op de kade langsheen de vissershaven stond een grote menigte te wachten tot deze prachtige trawler voor de eerste maal kennis zou maken met het zilte nat.

Onder de aanwezige personaliteiten bemerkten we ondermeer: de heer Volksvertegenwoordiger en duivel-doet-al van de Belgische Visserij, Dries Claeys; de heer Becu René havenkapitein; de h. Vandenbergher Prosper, directeur van de Rederscentrale; de h. Berbiere directeur van de Onderlinge Visafslag. Verder hadden veel reders er aan gehouden deze plechtigheid met hun tegenwoordigheid te vereren, wat bewijst dat de belangstelling voor onze visserij aan het verbeteren is.

Het initiatief welke door de reders, de heren Verhaeghe en Vincent genomen werd, dient wel in de eerste plaats in een bijzonder daglicht gesteld te worden. Zoals de zaken in onze visserij zich thans voordoen kan er bezwaarlijk van een gezonde toestand gewag gemaakt worden. Dat er in dergelijke omstandigheden toch nog reders zijn die tot de bouw van een diepzee-trawler durven besluiten, kan enkel stilzwijgend bewonderd worden.

Het was omstreeks vier uur dat de schotten verwijderd werden welke de treiler nog stevig op de helling hielden. Een weinig later gleed dan de O.129 «Amandine» statig van de scheepshelling, onder luid applaus van de talrijke aanwezigen.

Nieuwe diepzee-trawler voor Oostendse vissersvloot



De O.129 tijdens de tewaterlating.

De O.129 «Amandine» is een stalen vaartuig welke gebouwd werd op de scheepsbouwerven van de firma Panesi. Het vaartuig is volledig elektrisch prachtig en uitstekend gelast. De hoofdafmetingen zijn de volgende:

- lengte over alles : 36 m
- breedte : 6,70 m
- holte : 3,90 m

Het vaartuig is speciaal bestemd voor de visserijbedrijvigheid in de IJslandse wateren. De capaciteit van het visruim bedraagt 1.250 benen wat neerkomt op ongeveer 65 ton vis. De inhoud van de tanks bedraagt:

- brandstof : 52.00 liter
- zoet water : 5.000 liter

zijn, kabelmagazijn, grootmagazijn, visruim, machinekamer. Het logist voor de opvarenden is onderverdeeld in drie afdelingen. Verder hebben wij dan de stuurkabine, met logist voor de stuurman. Aan boord bevindt zich eveneens een traanmelterij met volledige inrichting voor de produktie hiervan. Hiernaast hebben wij dan nog een W.C., een stortbad, een keuken en eetplaats.

Wat nu de motor betreft, kan het volgende gezegd worden. De O.129 «Amandine» is uitgerust met een hoofdmotor Industrie van 500 PK 400 omwentelingen, welke aan het vaartuig toelaat een snelheid van 12 knopen te ontwikkelen.

De hydraulische stuurinrichting en de winch werden geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort.

De elektrische installatie werd verzorgd door de firma Pesco. Aan boord van deze gloednieuwe treiler bevinden zich de meest moderne navigatietoestellen zoals ondermeer een radar, een echo-sounder, twee radio-installaties enz...

STREVEN NAAR VERBETERING VAN DE VISKWALITEIT

Een nieuwigheid die zich aan boord van de O.129 «Amandine» bevindt is wel degelijk de moderne koelinrichting. Dit kan enkel ten goede komen aan de goede kwaliteit van de vis. De gemaakte vangsten zullen inderdaad opgeslagen worden in de visruimen en aan een ideale en konstante temperatuur gehouden worden tot op het ogenblik dat ze in de thuishaven op de markt geplaatst worden. Dit is een initiatief dat navolging verdient. De aanvoer van goede kwaliteit is inderdaad, of zou het toch moeten zijn het beoogde doel van ieder visser.

Naar de reders ons wisten mede te delen, hoopt men dat de O.129

«Amandine» zonder onvoorziene moeilijkheden rond de jaarwisseling in de vaart zal komen. Meteen zal onze Belgische vissersvloot in het algemeen en onze Oostendse vissersvloot in het bijzonder een diepzee-trawler rijker zijn. Laat ons hopen dat deze eenheid de aanvang mag inluiden van een volledige vernieuwing van onze vissersvloot, die toch onweerlegbaar als verouderd mag aanzien worden.

Na de tewaterlating werd het woord gevoerd door volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die onze vissers met raad en daad bijstaat en enkele problemen hen aanbelangend aansneet. Hij drukte op de noodzakelijke samenhang en op noodzakelijkheid samen te werken om dit doel te bewerken.

Namens de Rederscentrale dankte de h. Vandenbergher, volksvertegenwoordiger Dries Claeys voor zijn prestaties voor de visserij, bracht hulde aan de moedige scheepsbouwer voor zijn prachtig afgewerkt schip en loofde de reders voor de moed welke zij aan de dag leggen nog schepen te bouwen. Waar Oostende eens de voornaamste vissershaven was van ons Europees vasteland, hoopte hij met Dries Claeys, dat het die plaats binnen vijf jaar zal kunnen hernemen en dat de Hogere Overheid begrijpend zal willen zijn voor de voornaamste industrie van onze kust.

Daarop dankte reder Pierre Vincent de talrijke aanwezigen in ontroerende woorden die ruimschoots getuigen van de gemoedstoestand van mensen uit onze visserij, die geld en goed van een ganse familie veil hebben voor het bouwen van een vissersvaartuig. De O.129 wensen we behouden vaart en rijke vangsten — B

REUZENANKER OPGEHAALD

Tijdens de visserij ter hoogte van Smith Knol, haalde de N.740 van reder Jan Desaever, onder bevel van schipper R. Hoornaert, een groot ijzeren anker op. Het zware tuig vernielde erg de visnetten toen men de last aan boord haalde. Tenmaal in de thuishaven diende een takelwagen het anker welke ruim 1.000 kg woog, aan wal te brengen. — N

Steno-dactylograaf gevraagd

Het Secretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij te Oostende zal in de loop van de maand oktober een eksamen inrichten met het oog op de aanwerving van een stenodactylograaf van de Nederlandse taalrol.

Het programma en de toelatingsvoorwaarden tot het eksamen zijn te bekomen op schriftelijke aanvraag bij het Secretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij - Stadhuis - Leopold II laan - Oostende.



Een beeld van de tewaterlating van de O.129

(Foto Roland)

Als meter fungerende Mej. Josiane Vincent, die een mooie bloemenruiker van de scheepsbouwer in ontvangst mocht nemen.

- traantank (in achterschip) : 3.000 liter

Het vaartuig werd als volgt ingedeeld: de voorpiek als maga-

STUDIEZITTING VAN EKSPERTS VOOR DE NORMALISATIE VAN DE VERPAKKING VOOR VERSE VIS

Op 20, 21 en 22 september ll., is te Oostende, in de vergaderzaal van het Stadhuis een studiezitting doorgegaan, met het doel de mogelijkheden na te gaan om eventueel tot een normalisatie van de verpakking voor verse vis over te gaan. Deze studiezitting werd ingericht door het « Agence Européenne de Productivité » — van de O.E.E.S., in samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken. De zittingen stonden onder de leiding van de heer Gerrebos, hoofdinspekteur van het Ministerie van Economische Zaken.

Waren aanwezig : afgevaardigden van Duitsland, Frankrijk, IJsland, Noorwegen, Engeland, Zweden en België.

Aan de ingeschreven afgevaardigden was vooraf een document overhandigd met vermelding van de aangewende verpakkingen in de landen van de O.E.E.S. Dit document bevatte 178 fiches met inlichtingen en illustraties en had tot doel als basis te dienen voor verdere discussie, de inlichtingen erin vervat eventueel aan te vullen, de technische elementen te ontleden om uiteindelijk te kunnen overgaan om één of meerdere types van verpakking te kunnen aanbe-

velen welke van internationaal of Europees belang zouden zijn.

Buiten de officiële opening der studiedagen en een overzicht van de werkzaamheden en toekomstplannen van het A.E.P., waren een reeks van uiteenzettingen voorzien welke de basis moesten vormen van een bespreking. De discussies werden geleid door dhr H. Gerrebos.

Volgende inleidende uiteenzettingen werden voorgebracht :

1. De normalisatie van de verpakking in overeenstemming met de kwaliteit van het produkt door dhr F.J. Grahl, attaché van het Ministerie van Zeevisserij, Noorwegen.
2. Verpakkingsmaterialen en de invloed van het ijs, voorgebracht door dhr H. Wittfogel, directeur van de Vee-artsenijschool van Neder-Saksen, Duitsland.
3. Problemen van de behandeling in verband met de normalisatie van de verpakking door dhr B. Hochart, sekte-overste van het Laboratorium voor verpakking, Frankrijk.

4. Economische aspecten van de normalisatie van de verpakking, door dhr P. Hovart, sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, België.

5. Algemene principes van de normalisatie van de verpakking voor vis, door dhr J. Crepey, hoofdingenieur, van het Instituut van de Zeevisserij, Frankrijk.

Vrijdagvoormiddag werd een bezoek gebracht aan de vissershaven (sluizen, slipway, halle, aanlegkaai, sprotkot) alsmede aan de installaties van de Frigorifères du Littoral.

Woensdagavond werd te 8 uur een cocktail aangeboden in de Beaulieu terwijl donderdagmiddag de afgevaardigden ontvangen werden door het Stadsbestuur, vertegenwoordigd door dhr senator en schepen Lauwereins.

Tot slot van de studiezitting werden volgende konklusies aangevaard :

I. De experts in studiezitting bijeengekomen te Oostende, teneinde de mogelijkheden van de normalisatie van de verpakking te onderzoeken, hebben de navolgende punten geanalyseerd :

1. De afmetingen van de verpakkingen en de factoren die deze beïnvloeden ;
2. De bescherming van de vis en van de kwaliteit gedurende de verschillende stadia ;
3. De fabricatie van de verpakking en de aard van de materialen met hun respectievelijke voor- en nadelen ;
4. De behandeling bij de stockage en transport.
5. De economische aspecten van de normalisatie der verschillende verpakkingstypes.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat een normalisatie van de verpakking voor verse vis zou moeten doorgevoerd worden om :

1. de kosten te verminderen ;
2. het behoud van de kwaliteit van de vis ;
3. de verhoging van het verbruik door een bevoorradings in betere condities te bewerkstelligen ;
4. een meer rationele distributie-ketting tot stand te brengen.

II. De Studiegroep heeft vastgesteld dat :

1. De types van verpakking zo verschillend zijn als talrijk.
2. Aan het probleem van de normalisatie in elk land de grootste aandacht besteed wordt.
3. Op enkele landen na, de vooruitgang inzake normalisatie zeer gering is.
4. De normalisatie van de verpakking een belangrijke faktor is

in verband met de internationale handel.

III. Gezien het aan gang zijn van bepaalde studies, en gezien het belang van de ondervinding opgedaan in zekere landen, maar ingevolge het feit dat zulks nog geen aanleiding geeft tot tastbare en praktische besluiten, wordt, de wens uitgedrukt dat studies zouden voortgezet worden, zowel op nationaal als internationaal plan.

IV. De afgevaardigden bevelen aan dat :

- de andere landen welke zekere ondervinding hebben opgedaan inzake normalisatie van de verpakking van verse vis, deze inlichtingen zouden ter beschikking stellen van de leden-landen door bemiddeling van de A.E.P.
- teneinde de landen te helpen in het nastreven van een formule voor normalisatie, de aanvullende inlichtingen in verband met het overhandigde document zo spoedig mogelijk aan de A.E.P. over te maken.
- hun enquête zou doorgevoerd worden nopens de types van verpakking met het oog op de internationale handel.
- het vertrouwen zou geschonken worden aan de A.E.F. door het nemen van de nodige maatregelen en het bevorderen van de noodzakelijke werkzaamheden in verband met de doorvoering van de normalisatie van de verpakking.

J.V.B.

Naar aanleiding van het lekslaan van de O.457

Vorige week werd gemeld dat de O.457, een Oostendse treiler, in zinkende toestand verkeerde ter hoogte van het eiland Wight en dat een Engelse sleepboot de O.457 moest binnenslepen te White haven. Gelukkig werd de bemanning gered. Het is de visserij bekend dat diezelfde reders enkele jaren geleden dit schip aan een P.V.B.A. verhuurd hadden, welke zij zelf hadden gesticht met dezelfde personen. Nadat deze personenvenootschap door een tekort van meer dan 4 miljoen failliet werd verklaard, werd dit vaartuig terug onttrokken aan deze maatschappij, terwijl de O.278 van dezelfde rederij naar de rederij Seghers overging.

Al de leveranciers op ene na, waren er dus aan voor vele duizenden en honderdduizenden frank.

De O.457 werd achteraf opnieuw uitgebaat door dezelfde personen in een andere vorm.

Dit schip, zoals verschillende andere is reeds meer dan 30 jaar oud.

De omstandigheden waarin het thans lek sloeg worden niet bekend gemaakt.

Men verwijt de zeevaartinspektie tegenwoordig soms hun grote strengheid.

Wij menen, dat waar het gaat om de veiligheid van de bemanning en de schepen, ze niet streng genoeg kunnen zijn. Sommigen herstelliers om plezier te doen aan hun klant, trachten steeds bepaalde werken te zien of te doen uitstellen onder allerlei voorwendsels.

Het zomerseizoen is nochtans een gelegenheid om grondige herstellingen te zien uitvoeren, aan motoren en schepen, wat sommigen steeds trachten uit te stellen, de enen omdat ze nog te veel schulden hebben de anderen omdat ze wachten op de verzekering, enz..

De opvangregeling heeft in de visserij een interessante verbetering tot stand gebracht, die nog zou kunnen groter zijn, moesten alle reders samenwerken.

Het ogenblik is gekomen om voor de zeevaardigheid van de schepen groter eisen te durven stellen.

Het komt ons ook voor dat aan bepaalde gevallen groter aandacht dient besteed om te vermijden dat vaartuigen tengevolge van zorgeloosheid of zonderlinge omstandigheden nog zouden zinken .

De lessen uit het verleden hebben geleerd dat dit noodzakelijk is.

O.135 « Jeanne d'Arc » tegen het staketsel

Ingevolge de dikke mist welke in de nacht van zaterdag op zondag heerste is de O.135 « Jeanne d'Arc » van de rederij H. Neuville & G. Blondé tegen het staketsel terechtgekomen. Het vaartuig werd gemeerd in de haven van Oostende alwaar spoedig werd vastgesteld dat het vaartuig water maakte. Onmiddellijk werd de Oostendse brandweer ter hulp geroepen die

er bij middel van 5 pompen in slaagde het vaartuig vlottend te houden. Hierop werd het vaartuig op de slip geplaatst.

Een noodherstelling werd onder tusschen zondag uitgevoerd opdat het vaartuig, die van de visserij terug kwam, de vangst welke het aan boord had op normale wijze zou kunnen verkopen. — B

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
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78

Verontreiniging van het Zeewater

De mogelijkheid om de olie terug uit het zeewater te halen is een van de vraagstukken waar men zich momenteel in de wereld het meest mee bezig houdt. De verontreiniging van het zeewater neemt inderdaad steeds meer toe, dit ondanks alle voorschriften en voorlichting op dit gebied. Thans denkt men een middel gevonden te hebben om deze olie voor een groot deel uit het zeewater te verwijderen en dit met een olieschepapparaat gekombineerd met een oliever-sperring door perslucht.

Niet alleen in Hamburg, waar de laatste methode denkkelijk vruchten zal afwerpen doet men opzoeken in dit verband. Overal ter wereld worden methodes uitgedacht en voorgesteld. De meesten zijn helaas niet bruikbaar. Een van de voorgestelde methodes bestaat hierin dat men uitgaat van de stelling dat zekere mikroben en zwammen oliën aantasten. Deze methode zou echter alleen zijn nut hebben op langere termijn.

Fysisch - chemische methoden

Deze zijn de eenvoudigsten. Ze berusten op absorptie of emulgering. Turfstrooisel, aarde, schuimrubber en een «oilsink» genoemde cementsoort, worden geacht olie te absorberen en onschadelijk te maken.

Deze stoffen nemen bij praktische proeven echter meestal water op in plaats van olie. Het is bovendien ze gelijkmatig te verdelen en ze later weer te verwijderen. Bovendien zou deze methode een hoop geld kosten.

Het principe is immers als volgt : het cement moet de olie opzuigen en er mee naar de bodem van de zee zinken. Dit geeft men in Hamburg in een aquarium onderzocht. Het opzuigen gaat zeer naar wens, bij het zinken echter draaien de cementdeeltjes zis om, aangezien cement zwaarder is dan olie. Vandaar dat op de bodem de olie boven het cement komt te liggen en langzamerhand in druppels weer naar de oppervlakte stijgt. Verder hebben dieren en planten die in het water leven, hieronder te lijden, terwijl voor het doen zinken van een ton weggevoerde olie, er minstens 3.000 DM cementpoeder zou nodig zijn.

De emulsie-methode

Emulgatoren zijn praktischer. Een emulsie bestaat uit druppeltjes van een vloeistof, die in een andere vloeistof zweven. Dit mengsel, dat tot de colloïde systemen behoort maakt een homogene indruk. Een bekende emulsie is melk. Daarin is vet geëmulgeerd in water.

Voor emulgering heeft men oppervlakte-actieve stoffen nodig.

Giet men deze over de olielaag die over het water ligt, dan ontstaat er een emulsie. De olie wordt in heel kleine druppeltjes verdeeld, die zich niet meer kunnen verenigen omdat de emulgator een beschermend omhulsel rond elke druppel vormt. Er zijn zeer veel emulgatoren.

Enkele voorbeelden : zeep, de werking van zeep berust op emulgering, ook de nieuwe wasmiddelen treden als emulgatoren op doordat ze alle vuildeeltjes omhullen en verhinderen dat ze zich weer vastzetten.

Het spuiten met een emulgator verandert de olielaag onmiddellijk in een melkachtige vloeistof, die een grote dunne laag vormt.

Dr Ing. Stehr van de Stroom en Havendienst uit Hamburg, wijst er op, dat men op die manier de olie niet werkelijk uit het water verwijdert, maar deze alleen maar verdunt en onzichtbaar maakt. Ook deze methode geeft dus geen vol-doening.

Verbranden is gevaarlijk

Er komen ook voorstellen binnen om de olie op het water in brand te steken. Ook hier zijn echter vele maars aan verbonden. Eerst en vooral branden de minder vluchtige minerale oliën niet op het water. Alleen de vluchtige soorten branden (benzine) maar 't is niet noodzakelijk deze door het vuur uit het water te verwijderen omdat ze snel genoeg anders vervliegen. Verder kan naar de oever gedreven stookolie zeker niet in brand worden gestoken. Men probeerde reeds er vaste drijvende stoffen aan toe te voegen die zogezegd als pit moesten dienst doen.

Op grote oppervlakten is dit echter niet mogelijk en bovendien zeer gevaarlijk.

Volgens dhr Stehr zijn de eenvoudige mechanische methoden nog veruit de besten. Men moet de olie eenvoudig van het water afschep-pen. Er zijn uitvinders die speciaal gekonstrueerde schepen hebben aangeboden die de olie moesten opzuigen. Ook dit is niet uitvoerbaar gebleken omdat de olie door de golven van een varend schip uiteenwijkt en zich achter het schip weer aansluit.

De keukenmethode

Het olie-schepapparaat uit Hamburg berust op het principe, volgens hetwelk de huisvrouw het overtollige vet van de soep afscheept. Ze houdt een lepel zo in de soep, dat het vet wel over de rand loopt maar dat er zo weinig mogelijk soep in komt. Het apparaat dat in Hamgurg reeds werd gebruikt werd precies volgens hetzelfde principe. Vier drijvers houden de schepper in de juiste stand. In tegenstelling met de soeplepel vloeit de op het water drijvende olie niet over de rand van de grote schep maar via vier beweeglijke kleppen in de vorm van een schud-goot.

Zodra er olie in de schepper is gekomen wordt zwaarder en zinkt. de randen gaan automatisch omhoog, zodat er minder kan inlopen. Tegelijkertijd is er een pomp aan het werk, die de olie uit de schepper pompt. De kleppen openen en sluit zich overeenkomstig de capaciteit van de pomp.

Op deze wijze lukt het volgens dr Stehr om weggevoerde olie met een minimum aan water op te scheppen. De olie wordt in een kleine tanker gepompt en naar een opvanginstallatie voor olie weggevoerd. De olieschepper kan door

één of twee man worden bediend. In Hamburg alleen heeft men volgens deze werkwijze al een paar duizend ton olie kunnen bergen.

Perslucht versperring

Bij verontreiniging van uitgestrekte oppervlakten voldoet deze methode echter niet helemaal. Daarom kwam men op het idee om van te voren te verhinderen dat de olielaag zich zou uitbreiden. Er werden drijvende balken in het water gelegd die het olieveld moesten insluiten. Proeven die reeds jaren geleden door de Hamburgse brandweer genomen werden, wazen echter uit dat de olie onder balken door gaat, ook al bedraagt de stroming slechts 10 cm per seconde.

Dr. Stehr greep toen terug naar een speciale uitvinding, de oliever-sperring door perslucht. Een slang van kunststof en voorzien van kleine openingen laat men zinken tot op de bodem. Van bovenaf wordt perslucht in deze slang geblazen. Door de slang stijgen dan via de openingen, luchtballen op die een wand vormen.

Aan de oppervlakte van het water ontstaat een kam, omdat de opstijgende lucht het water opstuwt. Daarna vloeit het water naar beide zijden weg. Wanneer nu een dergelijke versperring voor een olieveld wordt aangebracht dan kan de olie door de sterke tegenstroming er niet doorheen en blijft ze dus bijeen.

Volgens Dr. Stehr is deze versperring werkelijk afdoende en bestand tegen een behoorlijke stroming. Ze hoeft niet te worden verankerd en is niet hinderlijk voor de scheepvaart.

De beste methode om het water te zuiveren van olie is dus de combinatie van de olieschepper en de van de slang kan men de olie naar het schepapparaat toedrijven. In sterk stromend water voldoet echter ook deze luchtballenwand niet omdat er dan geen samenhangende wand wordt gevormd.

In dergelijk water is er dan ook nog niet veel te beginnen tegen de olieplaag. Er blijft niets anders over dan sproeien, hetgeen in dat geval meer effect heeft omdat de kracht van het water de olieëmul-sie snel verdunt en sneller afvoert naar rustiger water dan on-verdunde olie.

Daar kan men dan opnieuw de zopas genoemde combinatie weer toepassen.

Ondertussen staat het vast dat in deze kwestie het laatste woord nog niet is gezegd geworden en dat nog steeds verder gezocht wordt naar een doeltreffende manier om de zee van de olieplaag te verlossen.

WAAROM ?

Ja, waarom veel geld betalen voor dure VLOTTERS ?

Koopt uw vlotters in plastic bij

“S.C.A.P., s.v.

H. BAELSKAAL 27 - OOSTENDE

Praktisch onverslijtbaar

Grote drijfkraft

UITERST GOEDKOOP : 73,— F

En... ook hier telt de ristourne !

HET domein der Half-fabrikschepen

**Verscheidenheid in conceptie en bestemming
leiden tot gevarieerde types waarvan de
definitieve formule nog niet bepaald werd**

In het Franse visserij- en zeevaarttijdschrift «Le Marin» van deze week verscheen een belangrijk artikel over de konstruktie van de zogenaamde «half-fabrikschepen». Wij zijn er van overtuigd dat deze vorm van vissersvaartuig in de nabije toekomst meer en meer terrein zal winnen en in bepaalde gevallen een heel wat nuttiger rol zal spelen dan de thans gekende fabrikschepen, en achten het daarom ook interessant hier even verder over uit te wijden. Dienaangaande schrijft het bovenvermelde Franse tijdschrift.

Alhoewel de Europese reders en scheepsbouwers reeds een enkele jaren oude ervaring hebben nopens de conceptie van deze eenheden die volledig of gedeeltelijke vangsten aan boord invriezen, komt het ons toch voor dat deze vaartuigen welke reeds in de vaart zijn of waarvan nog maar enkel de plannen ontworpen zijn, zich toch meer en meer verwijderen van het proto-type welke van Duitse oorsprong was, en dit geldt voor zowat alle landen die maar enig uitstaans hebben met de visserij en de konstruktie van dergelijke eenheden.

Deze uiteenlopende verscheidenheid heeft tenandere een meer dan normaal karakter, gezien de doelstelling van de reders uit die verschillende landen eveneens niet overal dezelfde is. In de Duitse Federale Republiek, die bezitter is van een diepzeevloot van minder dan 200 eenheden, telt men toch reeds een 30-tal van dergelijke, zogenaamde «half-fabrikschepen». Dit wijst dan ook in de eerste plaats op de uitgesproken tendenz van dit land om een veralgemening van dit vaartuigtype in te voeren.

Deze eenheden zijn nochtans van verschillende types; de enen visen nog op de traditionele zijwaartse manier terwijl het andere type, de ultra-moderne hektrawler echter steeds meer en meer de bovenhand neemt.

De verdeling aan boord van deze eenheden van de in verse vis (of soms gezouten) en de tonnage ingevroren visprodukten, vertoont eveneens een verschillend karakter en dit zelfs onder de meest recente eenheden. Dit wijst echter ook op het feit dat men nog steeds in het duister tast met de opzoekingen naar het ideale type. En nochtans hebben de Duitsers op dit gebied een ervaring die veel verder reikt dan de meeste Europese reders en scheepsbouwers en zelfs over de gehele wereld, en dit

niettegenstaande hun eerste fabrikschip pas dateert van 1957, nl. «Heinrich Meins». Dit 65 meter lange vaartuig, die plaats bood voor 150 kubieke meter ingevroren visfilets, had nog een andere vernieuwing: de achterwaartse visserij.

Oet was echter pas in 1959 dat de eenheden van dit type zich aan een tamelijk snel tempo begonnen te vermenigvuldigen, waardoor een groot deel van de vangsten aan boord werden ingevroren.

DUITSE EENHEDEN...

Het kan verwonderlijk voorkomen dat de Duitsers de formule van het invriezen van de volledige vangst aan boord nog niet aanvaard hadden, temeer daar er op Duitse werven overgegaan werd tot de konstruktie van dergelijke eenheden voor rekening van Russische redereien en aan de hand van het model van het Britse fabrikschip de «Fairtry».

Het zat echter zo dat de Duitse redereien te kampen hadden met zorgen betreffende de rentabiliteit; zorgen waarvoor de Russen minachtend de neus opstaken. Zo kende de Duitse diepzeevloot een ontwikkeling die liep van het klassieke zijwaarts vissende type naar de hektrawler welke uitgerust was met het vismeel- en visolieinstallaties en een kleine vriesopslagplaats voor het ingevroren gedeelte van de gemaakte vangsten. Dit laatste betekende meteen een nieuwigheid die vooral in 1960 en het huidige jaar tot een volledige bloei kwam.

De dosering verse vis — ingevroren visfilets moest tenandere gebaard gaan met de uitbreiding van de voornoemde visfilets welke bepaald werd door de propaganda voor visverbruik en de uitrusting van de invries-distributieketen.

De capaciteit van de bevroren visfilets aan boord van deze eenheden kende een ontwikkeling die ging van ca 60 kubieke meter bij de aanvang (met uitzondering van de «Heinrich-Meins») tot 275 kubieke meter aan boord van de allernieuwste Duitse eenheid, de «Burgmeister Smidt». Aan boord van deze eenheid bevinden zich 2 kleine vriesopslagplaatsen met een capaciteit van 180 à 200 ton visfilets terwijl de ruimen voor verse vis eveneens een inhoud van 240 ton hebben.

De hoofdkenmerken van deze nieuwe trawler zijn:

lengte: 67,5 m (tussen de loodlijnen);

bruto-tonnage: 1.100 ton;
motoren: diesel elektrisch.

Aan boord bevinden zich zeven «Baader» machines, waaronder een ontkopmachine, een fileteermachine, 2 toestellen om de huid te verwijderen van de kabeljauwsoorten en aanverwanten.

EN DE BRITTEN ???

Het silhouet van het Britse halve fabrikschip (die zopas haar maidenrip volbracht heeft) de «Lord Nelson» is klassieker. De brug en de schouw bevinden zich in het midden van het vaartuig, er zijn 2 masten, een vooraan en een achteraan, welke aan het vaartuig het uitzicht van en kargo geeft. De enige hoofdmotor met een kracht van 1.800 pk bevindt zich achteraan, maar door de fijnheid van haar konstruktie kan het vaartuig toch een snelheid van 15 knopen ontwikkelen.

De 2 opslagplaatsen voor verse vis (een vooraan en een achteraan) hebben een capaciteit van 336 M3 (300 + 136) voor iets meer dan 150 ton. De vriesopslagplaats, welke gelegen is achter de vooraan gelegen opslagruimte voor verse vis heeft een inhoud van 329 m3 en kan ca 145 ton ingevroren vis inhouden in blokken van 35 à 40 kg (afmetingen 105 x 52 x 10 cm).

Deze visblokken zullen natuurlijk opnieuw bewerkt worden zodra zij in de thuishaven zijn aangevoerd, hetzij in de rokerijen, hetzij om verkocht te worden als verse of ingevroren visfilets.

Het valt eerder moeilijk uit een vergelijking tot stand te brengen tussen de «Burgmeister Smidt» en de «Lord Nelson». De eerstgenoemde welke grotere afmetingen heeft, heeft ook een grotere capaciteit, zowel voor wat de verse als de bevroren vis betreft. Het vaartuig is tevens in staat ingepakte visfilets te produceren. Kortom het is meer een fabriek dan het Britse vaartuig. Dit brengt echter met zich mee dat dit vaartuig dient bemand te worden door 47 man terwijl de «Lord Nelson» zee kiest met 24 à 26 man (er bestaat slaapruijme voor 35 man). De Britten hebben echter het type van de «Fairtry» dewelke de volledige vangst invriest en in Groot-Brittannië hoopt men nu, door een versmelting van deze twee types een nieuwe vriestrawler-fabrikschip te ontwerpen. Een ander eksperiment wordt ten andere thans in Groot-Brittannië en nader bepaald, te Hull doorgevoerd.

Aldaar werd de bestelling gedaan van een vriestrawler, die echter geen fabriek zal zijn, geen visfilets zal produceren en waarvan de capaciteit van de bevroren visruimten 300 ton zal bedragen.

HET FRANSE DEBUT

Zo komen wij tenslotte aan Frankrijk waar er tot op heden nog geen «half fabrikschip» in de vaart is maar thans druk gewerkt wordt aan de konstruktie van dergelijk vaartuig, dat meteen het eerste zal zijn dat onder Franse vlag zal opereren. De conceptie van dit vaartuig, welke besteld werd door de diepzee-rederij Plevin uit St Malo is andermaal zeer verschillend van de voorgaande besproken types.

Vertrekkend van het standpunt dat de «zoutersindustrie» nog een grote toekomst is weggelegd, werd dit vaartuig voorzien van een groot ruim voor de stockage van gezouten vissoorten met een capaciteit van 800 m3. Dit ruim ligt achteraan in het vaartuig. Vooraan bevindt zich dan een tweede ruim welke bestemd is voor het bergen van bevroren vissoorten en waarvan de inhoud 400 m3 bedraagt. Ondanks het feit dat de afmetingen van dit toekomstige Franse vaartuig praktisch dezelfde zijn als deze van de Duitse «Burgmeister Smidt» zal het eerstgenoemde vaartuig toch in staat zijn een grotere kwantiteit aan te voeren dan de Duitse eenheid, terwijl ook langere reizen zullen kunnen ondernomen worden. Hiervoor is de bemanning dan ook groter dan op het Duitse vaartuig. Op de toekomstige «Plevin» is werk voorzien voor 59 man terwijl de eksplloitatievoorwaarden ook volledig op een andere lijst geschoeid zijn.

Al het voorafgaande overwogen komen wij tot de vaststelling dat, mede door de verschillende doelstelling welke de visserijnaties voor ogen hebben, er een grote verscheidenheid bestaat en steeds zal bestaan in het type van het «half-fabrikschip». Wij zijn er vast van overtuigd dat er nog veel, heel veel water naar de zee zal vloeien vooraleer een definitief type zal kunnen gebouwd worden, dat beantwoordt aan alle vereisten van onze moderne visserijbedrijvigheid, temeer daar zowel de verse vis, als de bevroren en gezouten visindustrie nog steeds in volle uitbreiding zijn. — B.

HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

Buitenlandse berichten

BRITS VOORSTEL OM IJSLANDSE AANHOUDINGEN TE VOORKOMEN

IJslandse bodem zou £ 100.000 kosten Oprichting van een navigatiesysteem op

De aanhouding van de Britse trawler door de IJslandse kustwachters zijn heden ten dage schering en inslag. Van Britse zijde is er echter protest opgezet tegen bepaalde IJslandse maatregelen daar waar er twijfel bestaat of er wel degelijk inbreuk werd gepleegd tegen de IJslandse wetgeving betreffende de territoriale wateren. Teneinde in de toekomst dergelijke incidenten te vermijden werd door de h. Laurier Olivier, sekretaris van de « Hull Trawler Officers' Guild » een voorstel gedaan aan de sekretaris van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening. Dit voorstel houdt de oprichting in van een navigatiesysteem op IJslandse bodem met het doel, ingeval van opleiding van een overtreddend vaartuig de juiste positie te bepalen. De h. Olivier wijst erop dat eenzelfde installatie overal elders reeds heel wat nut heeft opgebracht.

Hij wijddde ook de aandacht aan het volgende punt : er bestaan gevallen waar er twijfel bestaat of de vreemde trawler al dan niet een overtreding heeft gepleegd op de IJslandse wetgeving nopens de territoriale wateren. De h. Oliver is van oordeel dat in dergelijke gevallen, en in gebieden waar de grens van de territoriale wateren bepaald werd vanaf een basislijn, de twijfel in het voordeel van de overtreder zou dienen uitgelegd te worden. Hier zou een toegeving van een halve mijl dienen gedaan te worden, op voorwaarde echter dat het een eerste overtreding betreft.

De h. Oliver hoopt thans dat zijn voorstel met de nodige aandacht bestudeerd wordt door de betrokken diensten op het Britse Ministerie.

ZWARE STRAFFEN

De heer Oliver wijddde vervol-

gens uit over de reeds opgelopen straffen en boeten, en dit vooral van de eenheden uit Grimsby en Hull. In verband hiermede wijst hij erop dat voor een totaal bedrag van £ 30.000 betaald werd aan boeten, verbeurdverklaring van vistuig en visverlet, ingevolge het ophouden in de IJslandse haven. Hij wijst erop dat dergelijke sommen een aanzienlijke betekenis hebben voor de Britse vissers, temeer daar rekening dient gehouden te worden met de reeds weinig bemoedigende toestand waarin deze verkeren.

«De IJslanders die zelf een zeevarend volk zijn zouden zich moeten rekenschap geven, dat het bepalen van de juiste positie, zonder enige installatie zeer moeilijk is. De gevolgen van dergelijke ondoordachte maatregelen kunnen voor onze vissers van zeer erge aard zijn, en kunnen slechts de eerder gespannen toestand welke heerst tussen de IJslandse en Britse vissers nog verergeren. Twee jaar geleden bepleitte ik reeds het oprichten van een dergelijke Decca Navigatie installatie, welke in andere landen reeds dergelijke grote diensten heeft bewezen.

GOED BESTEED.

De kosten van dergelijke installatie zouden natuurlijk tamelijk hoog oplopen volgens een schatting van de h. Oliver zou de oprichting van een dergelijke installatie gepaard gaan met een uitgave van £ 100.000.

Hij is er zich echter vast van bewust dat dergelijke uitgave goed zou besteed zijn in de thans bestaande twijfel.

Hij hoopt dat ook van IJslandse zijde geen tegenkantingen zal ondervonden worden, zodat de vele betwistingen welke thans heersen tussen de beide visserijstaten, voor altijd van de baan zouden kunnen geschoven worden. — B.

VISTRANSPORT ABERDEEN - U.S.A. IN EEN DAG

De Nationale Visverwerkingsindustrie uit Aberdeen, hoopt in de nabije toekomst een nieuwe markt in Amerika, en meer bepaald in Californië te kunnen exploiteren.

Hiervoor rekenen zij op de diensten van de onlangs gevormde en onafhankelijke luchtbrug, de « Caledonian Airways », welke in staat is om de vis in een tijdspanne van één dag van Aberdeen naar de States te transporteren.

De heer Royston Marker, een zagsman van de voormelde firma wist te verklaren dat er een afzetmarkt was in Californië voor Schotse vis. Hij voegde eraan toe dat door de firma reeds proefrei-

zen gemaakt werden met andere luchtlijnen, maar dat deze niet de nodige waarborgen boden. Hij hoopt nu dat de « Caledonian Airways » de nodige snelheid zullen opbrengen en volhouden wanneer met de werkzaamheden in december aanstaande zal van wal gestoken worden. Als wij de heer Marker kunnen geloven zal er tijdens de eerste vlucht een visgerecht opgediend worden aan de passagiers. De heer Marker is pas terug van een reis doorheen het Duitse continent waar hij eveneens de mogelijkheden heeft onderzocht voor de afzet van Aberdeense vis. — B.

De bescherming van de kreeft in Kanada

Bij een vorige gelegenheid welen wij reeds op de zeer strenge wetgeving welke in Kanada heerst op het gebied van de kreeftenvisserij. Thans vingen wij andermaal een dergelijke staaltje op, wat onze vorige beweringen slechts kan staven. Zo kan men in alle visserijtijdschriften, affiches of andere uitgaven die in verband staan met de visserij volgende slagzinnen lezen :

«It's your business to protect your future» — (Het is uw taak de toekomst te vrijwaren).

«Throw back the shorts — They'll will be 50 % bigger next year» — (Gooit de kleine kreeften terug,

volgend jaar zullen zijn van 50 % gegroeid zijn)

«Throw back the berried lobsters — They are building your future» — (Gooit de vrucht dragende kreeften terug, zij bouwen aan uw toekomst).

Deze slagzinnen werden verspreid door de Kanadese diensten voor de visserij met het oog op de bescherming van de kreeften tegen uitroeiing. Moesten er toch nog vissers zijn die deze wetbepalingen kielhalen, dan voorziet de Kanadese wetgeving op de kreeftenvisserij tamelijk zware straffen en geldboeten, die zelfs bij herhaling tot gevangenisstraf kunnen leiden. — B.

DUITSLAND

Nieuwe besprekingen over hulp aan visserij

De verscheidene takken van de Duitse visserij hebben bij herhaling verzocht om financiële staats-hulp, dat het nu gaat om de diepzeevisserij, de loggers of de kustvisserij. Onlangs hebben nieuwe besprekingen nopens dit onderwerp plaats gehad te Hannover en te Bonn.

In de Federale hoofdstad hebben de minister van Landbouw en Voeding van Neder Saksen, dhr Kubel en de senator van Bremen een onderhoud gehad met de Federale minister, dhr Sch:arz betreffende de vooruitzichten welke bestaan voor een financiële staats-hulp voor de diepzeevloot. Als er tijdens deze bijeenkomst enkel een algemeen overzicht werd gegeven van de noden waaraan de Duitse visserij thans lijdend is, dan werd toch een bijzondere aandacht besteed aan de financiële resultaten van de verschillende ondernemingen en de moeilijke toestand waarin de industrie zich thans bevindt.

Deze toestand werd in de vorm van een rapport overgemaakt aan het parlement.

Nieuwe onderhandelingen worden ondertussen verwacht en het vraagstuk van de subventies zou bestudeerd worden in het kader van een algemeen hulp-plan van de Federale Republiek ten bate van de bestaande industriën. — B.

RUSLAND

Nieuw fabriekschip

Door de scheepsbouwerven van Danzig werd het Russische fabriekschip « Arman » te water gelaten.

Deze nieuwe eenheid heeft een bruto-tonnage van 9.300 ton en een laadvermogen van 11.540 ton. De afmetingen zijn dezelfde van de voorgangers, nl. de « Sovietskaia-Litwa », de « Sviatogor », de « Johannes Wares », de « Pieczenge », de « Ivan Fiedorov », enz... en wel

een lengte van 155 meter over alles en 141,7 m tussen de loodlijnen ; 20 m. breed en een diepgang van 8,20 meter. De hoofdmotor heeft een sterkte van 5.000 pk welke aan het vaartuig toelaat een snelheid te ontwikkelen van 13 knopen. — B.

ENGELAND

Express - vistransport

Teneinde het vervoer van de vangsten naar de vismarkten op een snellere wijze te doen geschieden en zodoende kwaliteit van de aangevoerde vis te verbeteren, werd door de « Associated Fisheries » te Grimsby een nieuwe methode uitgedacht. Vier visserseenheden van deze instelling zullen een ploeg vormen op de visgronden, terwijl hun eerste vangsten zullen overgeladen worden aan boord van de kargo « Northern Sky » die de vangsten naar de vissershaven van Grimsby zal transporteren terwijl de visserseenheden hun bedrijvigheid verder kunnen ontplooiën. — B.

GRIEKENLAND

Middenslagvisserij

Het Griekse visserijtijdschrift « Aliéia » wijdt het editoriaal van haar septemnummer aan de nieuwe horizonten welke zich ruim geopend hebben voor de Griekse middenslagvisserij.

Er zou inderdaad sprake zijn dat een financieringsinstelling, in samenwerking met een rederij expedities zou inrichten met fabriekschepen naar de Atlantische Oceaan. De voormelde rederij ondervindt inderdaad ernstige moeilijkheden met de uitbating van haar vloot in de Middellandse Zee, door het feit dat het rendement van de aldaar bedreven visserij voortdurend afneemt. — B.

(Voor vervolg buitenlands nieuws

Zie blz. 14)

oostendse markt en vismijnecho's

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 9 % niet inbegrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij

— O —

Een aanvoer die deze week opnieuw gedaald is, Ziedaar alles in een zin met de daaruit voortvloeiende gevolgen. Deze kleinere aanvoer vond vooral zijn oorzaak in de minder grote vangsten door de IJslanders in de markt gebracht en waarvan de grootste amper 1.350 bennen bevatte. De IJslandse aanvoer alleen verminderde reeds van 3.000 bennen. Bijgevolg zeer weinig ronde vis die de hoogste prijzen kreeg. Bij deze soorten moeten bijzonder kabeljauw, schelvis, rode zeebaars, koolvis en leng worden vermeld. Zodoende konden met die kleine vangsten soms toch nog bevredigende resultaten worden bereikt.

Van de west was de aanvoer daarentegen groter met ook voor deze schepen de natuurlijke gevolgen. Niet alleen van de West ook van de Oost en van de Noord werd merkkelijk meer vis dan verwacht geland. Hoe is het mogelijk

dat onze reders niet meer het nut van de aanvoerverwachtingen inzien. Er waren deze week gezegd juist geteld 29 schepen te verwachten, dit volgens de aanvoerverwachtingen die de donderdag worden gemaakt. Maandagavond stonden voor de woensdag nog maar een zevental schepen op het bord der verwachtingen, woensdagavond stonden er om 17 uur reeds 18 op. Een beetje laat om zich op te geven. En dan is men soms verwonderd dat er vis wordt ingevoerd als er genoeg op de eigen markt is. De woensdagavond is zelfs voor de kopers te laat om nog schikkingen te nemen. Laat onze mensen toch alstublieft inzien dat de aanvoerverwachtingen een zaak van belang is. Er zal ingevoerd worden ook als de reders hun schip opgeven als te verwachten. De handel zal echter niet «verplicht» worden om in te voeren omdat er geen schepen te verwachten zijn, gezegd.

Met dat al was het nog niet zo'n slechte markt, uitgenomen dan voor de roggen. Dit zijn we de laatste tijd echter aan het gewoon worden. Of de reders die deze soort aanvoeren het ook al gewoon zijn is een andere kwestie. Tongen

waren aanvankelijk, maandag, goedkoper dan verleden week. Dinsdag werden hogere prijzen betaald. Woensdag was er veel meer dan verwacht. Platvis vertoonde hetzelfde prijsverloop. Alles bijeen was het voor de middenslagschepen geen slechte verkoopweek. Voor de IJslanders wel, omdat de vangsten te klein waren.

In de voorbije week werden 9.480 bennen vis, 33.200 kg haring, 32.500 kg tong, 6.450 kg kreeft en 5.000 kg makreel gelost.

De negen IJslanders zorgden voor 5.150 bennen vis en 2.400 kg kreeft. Zeer kleine vangsten dus die gelukkig duur verkocht worden. Hierdoor nog een paar bevredigende uitslagen. De hoogste opbrengst was voor de O.296 die 687.000 F bereikte. De gemiddelde prijs voor IJslandse vis draaide rond de 510 F per ben wat uitzonderlijk hoog mag genoemd worden. De duurste soorten waren kabeljauw, schelvis en rode zeebaars. Weinig Noordzeeschepen maar dit keer toch een paar grotere vangsten.

Maandag nogal lange reizen maar toch tot 1.330 F voor de witte kabeljauw. Haring op zaterdag en woensdag, met op laatstgenoemde

dag de beste prijzen, wegens de versverkoop. De O.333 lukte de hoogste opbrengst: 309.000 F.

Nog minder Kanaalvis dan verleden week. Een paar grote partijen keilrog deden de prijs van deze soort op een redelijk peil terugvallen: 700 F. Andere roggen waren goedkoop. Soldaten, staartvis, zonnevis, Schotse schol, steenschol en koningsvis waren bijzonder duur. De zeer mooie uitslag door de Z.543 bereikt: 233.000 F stelde alle andere in de schaduw. Het is gewoon «buitengewoon» waar dit schip iedere reis die vangsten bijeenkrijgt en ze bovendien in zulke prachtige verzorgde staat op de markt kan brengen. Veel vis of weinig vis, lange of korte reis, altijd is het kwaliteitsvis.

De Witte Bankers hadden het na-deel dat ze praktisch allemaal tegelijk op de markt kwamen. Maandag waren er 6, dinsdag en woensdag geen enkele. Een betere verdeling van de aanvoer had ook de prijzen meer op eenzelfde peil gehouden waardoor iedereen iets zou verdienen hebben. De totale aanvoer van deze visgrond beliep 590 bennen vis en 19.300 kg tong. De opbrengsten waren niet allemaal renderend.

Twaalf westschepen voorzagen de markt van 825 bennen vis en 4.600 kg tong. De grootste aanvoer van deze visgrond kregen we maandag. De rogprijzen bleven gans de week op hetzelfde middelmatige peil. Van hoge opbrengsten was van deze visgrond niet veel sprak al werden wel enkele bevredigende uitslagen bereikt.

Zes Kreeftenputters zetten 270 bennen vis, 5.400 kg tong en 4.050 kg kreeftjes in de afslag. De kreeftjes kregen gans de week lage prijzen, dit door de concurrentie van de garnaal. De opbrengsten waren echter wel goed, dank zij mooie partijen platvis en tong. Vier schepen van de Oost kwamen met 320 bennen vis en 2.800 kg tong verkopen.

Ook deze schepen bereikten bevredigende uitslagen, de reizen waren kort en de vangsten redelijk groot en goed gevarieerd. Twee Noordvangsten bestonden woensdag voornamelijk uit gullen. Deze gullen kenden die dag een dalende markt. Steenschol en schaat kreeg evenwel lonende prijzen. De uitslagen waren wel niet in verhouding tot de grootte van de vangst maar waren toch bevredigend, 102.000 en 118.000 F na 10 dagen.

De O.124 kwam zaterdag van de Smalls en bracht 50 bennen vis, 23.200 kg haring en 1.000 kg makreel binnen. De opbrengst was renderend.

Voor de kustvisserij was het ten slotte een goede week. Van woensdag tot dinsdag, dus in zes dagen werden 17.200 kg garnaal aangevoerd door 147 schepen. De gemiddelde vangsten blijven dus goed, de prijzen schommelden van 8 naar 32 F.

ZATERDAG, 23 SEPTEMBER 1961

SMALLS	Haring		
O.124	9	50	23200 180.784 1000 makreel

WITTE BANK	Tongen		
O.193	15	30	1600 78.010

MAANDAG, 25 SEPTEMBER 1961

IJSLAND			
O.269	17	520	— 275.077

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	23-9-1961	25-9-1961	26-9-1961	27-9-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	65.60	58.40-63.40	61.60-68.—	53.—62.80
3/4 tongen — 3/4 sole	55.80-59.60	52.40-56.—	55.—57.80	48.40-57.—
Bloktongen — Sole moyenne	50.40-51.20	42.20-51.80	45.80-50.20	46.—53.—
Voor-kleine — Toute petite	35.60-38.—	35.40-41.20	39.40-44.60	36.20-44.—
Kleine — Petite	23.80-24.40	24.—25.40	30.40-31.80	27.40-32.—
Tarbot, groot — Turbot, gros	60.—	46.—53.—	51.40-56.—	46.60-54.—
Middel — Moyenne	50.—	31.—42.—	28.—43.—	28.—45.40
Kleine — Petite	19.—	15.—21.80	21.—23.—	24.—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	10.—12.50	13.—14.—	12.—13.60
Grote iek — Grosse	.....	12.50-16.—	11.60-14.40	9.40-14.60
Kleine iek — Petite	.....	13.80-16.—	14.—16.40	12.—14.—
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	12.40-14.—	15.—16.—	9.80-14.—
Platjes — Toute petite	4.—	4.—7.20	7.40-9.—	5.20-6.20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	9.40-10.—	.....	24.—
Middel — Moyen	.....	9.—	12.60	13.—17.—
Kleine — Petit	.....	5.—8.80	.....	6.20-9.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	19.40-22.—	20.—	.....
Middel — Moyen	.....	10.—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	7.20-12.80	9.—13.80	6.—13.40
Rode poon — Perlon	.....	7.40-9.—	5.80-10.—	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	2.20-3.80	2.40	2.40-5.—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	14.—26.60	18.—22.40	20.—26.—
Gullen — Petit cabillaud	7.—12.20	7.40-13.60	10.—14.—	5.40-13.60
Hozemondhamme — Baudroie	.....	27.—36.—	28.40-36.—	.....
Wijting — Merlan	3.—4.60	2.—6.20	3.—9.—	3.—4.20
Schar — Limande	.....	6.60	7.80-9.40	5.40-10.—
Steenschol — Sole limande	.....	15.—18.60	15.—21.60	15.—20.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	5.50-8.50	7.40-8.50	6.80-7.—
Hondshaai — Roussette	.....	6.80-7.—	8.50	7.—8.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	6.80-7.40	4.40-7.—	7.50	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	6.—14.—	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	12.60-15.60	11.20-14.60	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	20.—33.—	12.—26.30	13.—26.—
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	20.—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	5.60-8.40	10.—	.....
Leng — Lingue	.....	8.—	.....	10.60
Schartong — Cardine	.....	14.60-20.—	30.—33.60	6.—
Volle haring — Hareng	5.74-6.80	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	38.—39.—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	4.20	26.—44.30
Heilbot — Flétan	.....	38.—46.—	40.—49.—	.....
Koolvis — Colin	.....	9.60-10.—	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	9.20-11.0
Zeewolf — Loup de Mer	.....	9.60-10.60	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	20.20-29.50	32.40	.....
Koningsvis	.....	.....	35.—38.—	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	13.60	.....

O.333	19	460	1500	309.983
O.215	17	300	2500	157.976

KANAAL Tongen

O.200	12	120	400	80.800
O.94	14	150	—	83.290

WITTE BANK Tongen

O.256	12	70	2000	94.110
O.135	15	30	2000	90.170
O.140	15	30	1700	81.390
Z.443	16	90	2400	115.230
O.127	15	60	2300	102.420
Z.405	15	80	2500	116.197

WEST Tongen

N.763	8	80	500	67.76
N.762	9	70	500	60.560
N.750	6	80	350	58.700
O.327	6	10	600	41.30
O.225	9	110	250	58.55
O.148	6	20	800	44.100
O.349	6	50	300	27.183

DINSDAG, 26 SEPTEMBER 1961

IJSLAND Kreeften				
O.296	18	1500	—	687.55
O.231	18	400	1200	251.470
O.83	19	900	—	467.908
O.217	18	330	—	170.365

KANAAL Tongen

Z.543	16	350	—	233.090
-------	----	-----	---	---------

WEST Tongen

O.532	5	35	300	31.300
Z.201	10	70	400	67.360

KREEFTENPUT Tongen

O.131	12	40	900	87.570
-------	----	----	-----	--------

OOST Tongen

Z.274	9	50	1000	127.840
-------	---	----	------	---------

Z.583

Z.583	9	50	900	114.240
-------	---	----	-----	---------

OOST Tongen

Z.510	5	90	900	88.725
-------	---	----	-----	--------

WOENSDAG, 27 SEPTEMBER '61

IJSLAND Kreeften				
O.331	18	375	300	194.974
O.88	19	500	300	216.760
O.228	19	290	—	158.005
Z.212	17	280	900	161.650

NOORDZEE Haring

O.335	12	380	10000	251.715
-------	----	-----	-------	---------

NOORD

O.82	10	240	—	102.330
------	----	-----	---	---------

O.204

O.204	10	275	—	118.170
-------	----	-----	---	---------

WITTE BANK Tongen

Z.516	14	60	2000	115.200
Z.514	14	60	1800	83.840
O.105	13	80	1900	91.870

OOST Tongen

Z.530	10	50	800	66.750
-------	----	----	-----	--------

Z.199

Z.199	10	70	600	79.020
-------	----	----	-----	--------

Z.557

Z.557	10	110	500	85.400
-------	----	-----	-----	--------

WEST Tongen

O.122	9	130	200	69.580
-------	---	-----	-----	--------

N.819

N.819	9	90	200	50.620
-------	---	----	-----	--------

N.715

N.715	9	80	200	45.180
-------	---	----	-----	--------

KREEFTENPUT Tongen

Z.452	9	50	1000	120.580
-------	---	----	------	---------

Z.257

Z.257	9	30	800	94.070
-------	---	----	-----	--------

Z.488

Z.488	10	40	800	87.650
-------	----	----	-----	--------

400 kreeft.

Haring en tong op zaterdag

Weinig omvangrijke aanvoer op deze zaterdagmarkt. Alleen de O.193 en de O.124 verschenen aan de afslag, de eerste met tong en de andere met haring. Haring werd veruit de beste verkocht, deze soort is tot nu toe ook

bijzonder schaars geweest. Van gans het zomerseizoen heeft slechts een vaarttuig op haring gevestigd. We kunnen niet zeggen zonder gunstig gevolg, want al werden dan geen wonderbare visvangsten gelukt, de uitslagen waren toch ieder keer gunstig, rekening houdend met de korte duur van de reizen. Zaterdag laatst werd de haring verkocht van 280 naar 340 F per ben zodat tenslotte de uitslag 180.781 F beliep. De vangst was niet bijzonder groot en bevatte een 480 bennen haring, een 20-tal bennen makreel en een 50-tal bennen vis.

De vangst van de O.193 werd niet bijzonder duur verkocht. Alleen de grootste sorteringen tong en de grote tarbot kreeg hoge prijzen. De kleine tongen waren veel goedkoper dan woensdag. Voegen we hier aan toe dat de kwaliteit ook minder goed was dan woensdag. Kleine vis was zeer goedkoop en haalde amper de opvangprijs. De opbrengst voor de O.193 was ontoereikend en beliep 78.018 F.

MAANDAG : Goed en slecht

Nogal veel schepen maar niet overveel vis op de maandagmarkt. Achttien schepen losten inderdaad slechts 2400 bennen vis, 4000 kg makreel en 117.000 kg tong. De aanvoer was in lange tijd niet meer zo gevarieerd en bestond dit keer voor het grootste deel uit «niet» IJslandse soorten. Van IJsland werd immers maar een kleine vangst gelost, dit door de O.269. Deze vangst van ongeveer 500 bennen gaf nochtans een renderende uitslag, die weliswaar minder hoog is dan we de laatste tijd gewoon geworden zijn. Voor de IJslandse vissoorten werden zeer goede prijzen betaald, met kabeljauw tot 950 F, rode zeebaars tot even boven de 500 F, koolvis en leng eveneens tot boven de 500 F per ben. De uitslag beliep 275.000 F.

De beide Noordzeereizen gaven nogal wat kabeljauw. De reizen waren echter redelijk lang en de kwaliteit niet al te best. Gezien deze soorten echter niet veel te verwachten zijn deze week, werden nog mooie prijzen betaald. Zo noteerde witte kabeljauw tot 1320 F een prijs die de maandag zelden wordt bereikt. Schelvis was echter goedkoop. Voor makreel werden geen hoge prijzen betaald, dit niettegenstaande de geringe aanvoer van deze soort. De opbrengsten waren niet allebei renderend en schommelden van 157.976 F voor de O.215 naar 309.983 F voor de O.333.

Kleine Kanaalvangsten

Twee schepen van het kanaal ieder met een kleine vangst. Tot overmaat van ramp werden deze soorten dan nog goedkoop verkocht. Keilrog vooral kende weinig sukses en noteerde slechts 670 F per ben. De grote roggen waren nog goedkoper, zij het dat het verschil niet zo erg groot was. Verder kreeg ook schotse schol een merkkelijk lagere prijzen dan de vorige maanden. Het seizoen is voor deze soort blijkbaar voorbij. De uitslagen waren evenwel ontoereikend en schommelden van 80.000 F voor de O.200 naar 83.000 F voor de O.94.

Iets wat we in lange tijd niet meer kregen, was er vandaag : zes Witte Bankers. De tongenaanvoer was bijgevolg wel iets groter dan verwacht, iets waaronder vooral de kleinere sorteringen te lijden hadden. Toch werden ook voor de grote soorten lagere prijzen betaald. Verder mogen we verwachten, dat

de tongenaanvoer stilaan groter gaat worden als alles tenminste normaal gaat. De vangsten bevatten maandag van ongeveer 1800 naar 2500 kilo terwijl de bijvangsten nog aan de omvangrijke kant blijven. De uitslagen waren niet allemaal renderend en waren begrepen tussena 81.390 F voor de O.140 en 116.197 voor de Z.405. De bijvangsten bestonden vooral uit gulden, tarbot en griet en kleine vis als wijting en platjes.

Van de West was de aanvoer eveneens nogal groot en ook groter dan we gewoon zijn van deze visgrond op maandag. Nogal veel roggen dus en waar deze bij geringe aanvoer al lage prijzen krijgen, is het er niet op verbeterd. Voor zeehond was de prijs wel goed evenals voor haai. Wijting had minder belangstelling terwijl knorhaan zelden werd verkocht. De opbrengsten waren niet allemaal renderend en begrepen tussen 27.183 F voor de O.349 en 67.760 F voor de N.763. De meeste schepen hadden wel wat tong gevangen hetgeen hun opbrengst toch nog een redelijk peil gaf. Deze tongen waren natuurlijk de duurste van de markt

Steeds goede garnaalvangsten

Ook in de voorbije week konden onze Kustvissers grote vangsten garnaal binnenzetten. De vangsten waren zelfs zodanig groot, dat de prijzen tot onder de 10 F per kilo daalden. Dit was inderdaad vorige vrijdag het geval toen ieder schip meer dan 100 kilo loste en er zeer weinig kopers waren. Zaterdag heeft de prijs zich hersteld toen waren ook de vangsten niet meer zo groot en de belangstelling groter. Ondertussen is het voor de verbruiker de goede tijd om eens flink garnaal te eten. Spijtig genoeg wordt daar niet genoeg de aandacht op gevestigd.

DINSDAG : Stijgende prijzen

Was de aanvoer op de tweede verkoopdag groter dan op de maandagmarkt dan was er in feite nog zeer weinig vis voorhanden dit keer bestond het overgrote deel wel uit IJslandse soorten. Deze kregen nochtans vander hoge prijzen die zelfs nog stegen in vergelijking met maandag. Ook de tongenprijs was merkkelijk hoger, terwijl de voornaamste aangebrachte soorten als platvis, rog en tarbot ook veel beter verkocht werden.

Vier IJslanders een grote en drie kleinere. Eerder kleine vangsten waarvan de grootste slechts 1300 bennen bevat. De kleine vangst werd door de O.127 gelost en omvatte ongeveer 330 bennen. De uitslagen schommelden van 170.000 F voor de O.217 naar 687.000 F voor de O.296. De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag op een zeer hoog peil dit door de hoge prijzen betaald voor kabeljauw schelvis rode zeebaars, leng en koolvis. Door de O.83 werden 100 bennen van Noop Head gebracht, voornamelijk haaien. Deze kregen van 340 naar 400 F per ben. De Schotse schol noteerde hier tot 33 F. Kabeljauw van IJsland kreeg bijna 1000 F rode zeebaars tot 550 F

Prachtige vangst van Z.543

De enige kanaalvangst werd dinsdag aan wal gezet door de Z.543 van reder E. Vlietinck. Het vaarttuig loste 350 bennen vis voornamelijk keilrog, soldaten, en dan nog verschillende bennen rare soorten als zonnevis, staartvis, ko-

ningsvis, tarbot, Schotse schol, steenkool en meiden. Het werd een renderende opbrengst van 233.000 F. Ongetwijfeld een schip dat zijn kosten opbrengt en bewijst dat, mits overleg en goed materiaal, de visserij nog altijd renderend is.

Voor de Kreeftenputters werden het eveneens mooie reisjes. Drie schepen kwamen van deze visgrond verkopen, alleen de O.131 viel lichtjes uit de toon met een opbrengst van 87.000 F. Voor de Z.274 werd inderdaad 127.000 F genoteerd. Voor kreeftjes waren de prijzen nochtans niet hoog (van 500 naar 650 F) voor platvis werden goede prijzen betaald die schommelden, van 13 naar 16 F. Tongen stegen van de eerste naar de laatste beunt en noteerden opnieuw tot 68 F. De kleine sortering die de goedkoopste was, kreeg opnieuw boven de 30 F

De vangst van de Oost bracht aan de Z.510 eveneens een bevredigende uitslag aangezien de vangst na een korte reis werd binnengezet. De uitslag : 88.000 F in 6 dagen is zeker renderend.

De beide Westschepen brachten geen grote vangsten. De prijzen die er voor betaald werden waren echter veel beter dan maandag. Roggen waren evenwel nog niet duur maar kregen toch al bevredigende prijzen. De uitslagen schommelden hier van 31.300 F voor de O.532 naar 67.360 F voor de Z.201

WOENSDAG : Matige prijzen

Negentien schepen op de derde verkoopdag van deze week. De aanvoer was echter niet zo groot en was van goede kwaliteit. Ook de verscheidenheid was goed onderhouden. Meer tongen en meer platvis dan de vorige dagen waren van aard om de prijzen voor de vissoorten te doen dalen. Daartegen kregen kabeljauw en schelvis weer zeer goede noteringen waardoor de IJslanders, die zeer kleine vangsten binnenbrachten, toch nog iets bereikten. Toch waren de opbrengsten voor deze schepen, zonder uitzondering te laag.

De beste uitslag was woensdag voor de O.335 «Charvis» van de rederij Seghers. Dit schip verkocht na een reis van 11 dagen een vangst van 580 bennen bestaande uit kabeljauw en gul, schelvis en totten en een 200 bennen haring. Haring noteerde tot 330 F, de laagste prijs beliep nog 300 F. Kabeljauw kreeg tot 1400 F en schelvis was duurder dan gewoonlijk. De opbrengst 251.000 F was zeker renderend, en veel beter dan deze van IJsland.

Redelijke uitslagen voor middenslagvloot

Veertien schepen die woensdag verkochten behoorden tot de middenslagklasse van onze vloot. Deze schepen losten doorgaans grotere vangsten en konden ondanks de dalende prijzen toch nog bevredigende uitslagen bereiken. Platvis was merkkelijk goedkoper van de Oost dan dit van de Kreeftenput. Over het algemeen lag er toch een dalende tendens in de prijs van deze soort. Tongen werden in niet overgrote hoeveelheid gebracht alleen de Witte Bankers bereikten vangste nvan 2000 kilo. De tongprijzen waren eveneens lager dan dinsdag, ze bleven echter boven het peil van de maandagmarkt. Het waren dit keer de middensortering die de grootste prijsdaling kenden. Voor de Witte Bankers werden opbrengsten geboekt van 83.840 F voor de Z.514 naar 115.200 F voor de Z.516.

BERICHTEN aan ZEEVARENDEN

BELGIE

**19-129(T) Lombardsijde. — Zee-
waartse schietoefeningen.**

Zie B.a.Z. 1-13-1961.

Gedurende de periode 25 sept. tot en met 7 oktober 1961 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor, als volgt :

Van 25 tot 30 september : op dinsdag 26, woensdag 27, donderdag 28 en vrijdag 29 sept. 1961.

Van 2 tot 7 oktober : op dinsdag 3, woensdag 4, donderdag 5 en vrijdag 6 okt. 1961.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0800

VISMIJNECHO'S

(Vervolg van blz. 11)

De Kreeftenputters bereikten opbrengsten die begrepen waren tussen 87.650 F voor de Z.488 en 120.580 F voor de Z.452. Na korte reizen dus wel goede uitslagen, dit niettegenstaande de nogal lage prijs die voor de kreeftjes werd betaald. De vangsten platvis, en tong waren echter nogal groot zodat het nog niet slecht uitviel.

Grote Noordvangsten

Twee schepen kwamen van de Noord met omvangrijke vangsten na korte reizen. Het was dank zij de grootte van de vangsten dat de uitslagen nog konden bevredigend genoemd worden, want over het algemeen werd deze vis nogal goedkoop verkocht. Gullen vormden het hoofdbestanddeel van deze vangsten; steenkool was zeer duur schaat en tarbot eveneens. De uitslagen 102.000 F en 118.000 waren toch wel bevredigend.

De drie Westschepen kregen de minst gunstigste prijzen voor hun vangsten. Roggen bleven inderdaad ook woensdag nog goedkoop en waren zelfs goedkoper dan de dinsdag. De uitslagen die varieerden van 45.180 F voor de N.715 naar 69.580 voor de 0.122 waren dan ook maar om daar te laten.

Zeer ruime garnaalaanvoer

In de periode van 20 tot en met 26 september werd te Oostende uit 147 vangsten een totale garnaalaanvoer van 17.378 kilo bereikt. De totale opbrengst van deze aanvoer beliep 304.437 F hetgeen neerkomt op een gemiddelde prijs van 17.50 F. Per schip werd een hoger gemiddelde bereikt : 1118 kilo. Een cijfer dat lange jaren niet meer werd genoteerd. De opbrengst per schip blijft bevredigend en beliep 2070 F. De maand september is voor de garnaalvisserij zeker gunstig geweest. De prijzen in de laatste week schommelden van 8 naar 32 F. Vrijdag werd de laagste prijs bereikt. De hoogste aanvoer werd eveneens vrijdag genoteerd : 34,73 F per kilo. De hoogste opbrengst werd woensdag geboekt : 60.939 F

GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-61. (Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 15-9-61 — H. 34490)K

**19-130(T) Noordzee. — Oefenmij-
nenvelden Westhinder. Westpit.**

Ten behoeve van Nato-oefeningen in de oefenmijnevelden Westhinder (NB.1) en Westpit (NB.2) werden 2 radarlichtboeien gelegd in de volgende posities :

a) de WBVS stompe lichtboei, gevende 1 rode schittering elke 5 sek. 51°28'07"N 2°40'12"E.

b) de WBVS stompe lichtboei, gevende 1 witte schittering elke 10 sek. 51° 26'42"N 2°32'10"E.

Deze boeien zijn zonder belang voor de scheepvaart en zullen na 2 oktober 1961 opgenomen worden. D.B.Z. 170 vervalt.

(Zie Belg. krt. Vlaamse Banken). (Med. Loodswezen Oostende 11-9-61 — H. 34446).

**19-131(T) Rede Zeebrugge. —
Stroommetingen.**

Positie : 51°20'52".3N 3°12'32"E.

Eerlang en zonder nader bericht zal een groene stompe lichtboei met opschrift «Stroommeter» gelegd worden in bovenvermelde positie, op ca 100 m NE van lichtboei «Z2».

De boei zal een stroommeter dekken gelegd op ca 50 m van haar positie. (Afk. : GS gn (2) 10 sec.). De zeevarende worden verzocht deze boei ruim te passeren.

De boei en de stroommeter zullen onder voorafgaand bericht terug opgenomen worden.

(Zie Belg. krt. Vlaamse Banken — bijkaartje Zeebrugge). (Hydrografie Oostende).

NEDERLAND

**19-132 Westerschelde. — Schaar
van de Noord. Tonnen verlegd.
Diepte.**

1) Verplaatsen naar :

a) 51°23'27"N 4°11'58"E zwarte spitse ton nr 5.

b) 51°23'24"N 4°12'22"E zwarte spitse ton met kegel nr 7.

c) 51°23'31"N 4°11'57"E rode stompe ton nr 6.

d) 51°23'29"N 4°12'19"E WZHS bolton met ruit S-SvN.

2) De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt :

Middenvaarwaters	5
Spitsetonskant	3
Stompetonskant	3

(Zie Belg. krt. «Schelde»). (Ned. B.a.Z. 3196 — H.34425).

**19-133(T) Westerschelde. — Platen
van Valkenisse. Baggerstortplaats.**

Ter afbakening van een baggerstortplaats is in elk der posities

a) 51°22'44"N 4°08'22"E.,

b) 51°22'54"N 4°08'31"E.,

c) 51°22'51"N 4°08'51"E

tijdelijk gelegd een blauwe ton «B».

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 3232(T) — H.34441).

**19-134 Westerschelde. — Pas van
Ternuezen. Lichtboei verlegd.**

Verplaatsen naar 51°20'26"N 3°51'02"E de zwarte lichtboei nr 27. (Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1957 — Nr 184a).

**19-135 Westerschelde. — Bocht van
Walsoorden. Lichtboei verlegd.
Diepte.**

1) Verplaatsen naar 51°23'04"N — 4°02'37"E rode lichtboei nr 48a.

2) De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt in :

(1) (2) (3)

Bocht van Walsoorden 102 110 57

Zuidergat (SE uitloop) 109 90 24

Lichtenlijn Groenendijk : 102.

(1) Middenvaarwaters ;

(2) Spitsetonskant ;

(3) Stompetonskant.

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1957 — Nr 215a).

(Ned. B.a.Z. 3341 — H. 34492).

**19-136 Westerschelde. — Schaar
van Valkenisse. Tonnen verlegd.
Diepte.**

1) Verplaatsen naar :

a) 51°23'23"N 4°06'30"E zwarte spitse ton nr 5.

b) 51°23'08"N 4°07'02"E zwarte spitse ton nr 7.

c) 51°23'25"N 4°06'39"E rode stompe ton nr 8.

d) 51°23'08"N 4°07'13"E rode stompe ton nr 10.

2) De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt :

Middenvaarwaters	14
Spitsetonskant	10
Stompetonskant	13

(Zie Belg. krt. «Schelde»). (Ned. B.a.Z. 3342 — H.34492).

**19-137 Westerschelde. — Nauw van
Bath. Betonning verlegd. Diepte.**

1) Verplaatsen naar :

a) 51°23'18"N 4°09'51"E rode stompe ton nr 66.

b) 51°23'02"N 4°05'58"E WZHS lichtboei NvB-SvN.

2) De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt :

Lichtenlijn Noordketel- Middenketel	77
Middenvaarwaters	80
Spitsetonskant	45
Stompetonskant	54

(Zie Belg. krt. «Schelde»). (Ned. B.a.Z. 3343 — H. 34492).

ERRATUM

In B.a.Z. 18-125 van 7 september 1961, laatste par. 't woordje «voor» vervangen door «door».

Nieuwe verkoopen te Oostende

Vanaf 1 oktober zal gedurende de laatste drie dagen van de week opnieuw verkocht worden vanaf 8 u en de vis vanaf 8.30 u Dus een uur later dan gedurende de zomermaanden. Aan onze reders en vissers hier acht op te geven. Vooral de kustvissers moeten hier op letten want het zijn vooral zij die op die dagen komen verkopen.

Huwelijk te Knokke

Op dinsdag 10 oktober wordt te Knokke het huwelijk voltrokken van Mejuffer Monique Monteville, dochter van Mevrouw Jozef Monteville, eigenaar van de Z.557, met de heer André Utterwulghé, zoon van de heer en mevrouw Louis Utterwulghé, eigenaar van de Z.598. Aan de familie en het jonge paar biedt ons blad zijn beste gelukwensen aan.

Huwelijk te Heist

Donderdag 5 oktober wordt te 10 u in de parochiale kerk van St Antonius te Heist, het huwelijk ingezegend van Mej. Henriette Cardon en André Desmidt, zoon van Mr en Mw Leon Desmidt-Vandierendonck, reder te Heist. Aan het jonge paar en hun ouders onze beste gelukwensen.

Wanneer een Postkantoor in de Vismijn ?

Waar vroeger een postkantoor was in de vismijn, is dat er thans niet meer. Het komt ons nochtans voor dat dit er thans evenzeer nodig is dan vroeger. Wanneer een vishandelaar nu een postverrichting wil doen, moet hij daarvoor wel naar de Opex waar hij soms lang moet wachten, ofwel naar de grote post waar hij nog langer moet wachten. De banken hebben ieder een bureau in de vismijn, alleer, een staatsinstelling ontbreekt er.

De posterijen zijn toch een instelling van openbaar nut en zijn er dus voor het publiek, niet omgekeerd. Aan de vishandelaars een vraag tot het bestuur der posterijen te richten.

LATOOR binnengebracht

Maandag reeds werd door de Z 405 van reder Desmidt uit Heist die de visserij bedreef op de Witte Bank een latour aangevoerd. Het zeldzame eksemplaar woog 83 kilo en werd verkocht aan 39 F per kilo aan de vishandelaar Wouters uit Brussel. De prijs van het visje 3237 F

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

20-9	30	3.282	60.939	13.—	32.—
21-9	18	2.028	40.401	16.—	28.—
22-9	27	34.73	47.420	8.—	20.—
23-9	24	2.319	43.692	13.—	27.—
25-9	23	3.623	58.562	14.—	23.—
26-9	25	3.013	53.423	12.—	26.—

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-9	2	29.800	260.914		
25-9	18	136.200	1.912.291		
26-9	11	198.700	2.359.140		
27-9	19	186.450	2.239.294		
	50	551.150	6.771.639		

GARNAALANVOER ZEEBRUGGE

2-9	30	8.277	97.945	6.—	20.—
22-9	30	6.833	108.603	11.—	21.—
23-9	29	4.867	96.332	14.—	26.—
25-9	26	6.372	116.532	14.—	26.—
26-9	29	8.156	103.117	10.—	18.—

VISAANVOER ZEEBRUGGE

21-9	9	13.649	217.200		
23-9	7	5.946	194.410		
25-9	9	20.917	367.020		
26-9	9	29.977	522.090		
27-9	24	60.550	1.084.310		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-9	2	2.231	32.370		
25-9	16	32.239	445.395		
27-9	8	17.090	208.838		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-9	10	755	16.135	16.—	25.—	21.37
22-9	13	1.001	23.055	17.50	28.—	23.03
23-9	9	594	18.421	26.—	36.—	31.01
25-9	8	915	21.925	22.—	29.—	23.95
26-9	15	2.278	24.235	8.90	14.—	19.63
27-9	12	1.795	23.217	11.—	16.—	12.93

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	25-9-1961	26-9-1961	27-9-1961
Grote schelvis	17.50	18.—26.—	18.50-24.80
Middelmatige schelvis	.....	8.—18.—	11.—14.40
Kleine schelvis	6.60	8.40	5.—
Kabeljauw	15.—19.—	11.40-19.80	15.—19.—
Gullen	10.80-11.80	7.60-14.—	8.60-13.20
Wijting	5.—8.—	6.40-7.—	6.20-7.20
Schaat	16.50	13.50-16.—	15.40-17.40
Zeebaars	8.—10.40	9.80-11.20	8.80-10.40
Leng	9.20-11.80	9.80-15.20	9.80-12.—
Schartong	5.60-8.—	7.80-11.—	5.80-7.50
Heilbot	27.—43.—	26.—49.—	23.—45.—
Koolvis	7.20-10.—	7.20-9.40	7.20-9.80
Hondstong	5.—12.50	10.50-11.60	10.40-11.20
Zeewolf	.....	9.40-11.20	.....
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	21-9-1961	25-9-1961	27-9-1961
Grote tong — Grosse sole	60	55	48-42
Bloktong — Sole moyenne	63	54	45
Fruittong — Sole 3/4	60	48	48-44
Schone kleine tong — Petite sole	45	40	40-39
Kleine tong — Toute petite sole	36	30	29
Grote tarbot — Turbot gros	.....	52	50
Middelm. tarbot — Turbot moyen	49	50	50
Varia — Divers	32	35	32
Griet — Barbue	.....	28	31
Pieterman — Grande vive	.....	.....	34
Grote pladijs — Grosse plie	12	14	15
Middelm. pladijs — Plie moyenne	13	15	17
Kleine pladijs — Petite plie	11	4-10	12
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	18	21
Gul — Petit cabillaud	.....	15	18
Keilrog — Raie radiée	.....	20	15
Rog — Raie	10	10	9
Tilten	9	8	6
Scherpstaarten	7	6-5	5-4
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	8	7
Kleine wijting — Petit merlan	5	3-4	3-4
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	14-12	13-11	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	5-3	3-4
Zeehond — Chien de mer	7	6-5	6
Robaard — Grondin rouge	17	14	14
Knorhaan — Grondin	.....	3	6

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

ZATERDAG, 23 SEPTEMBER '61

Z.472	5	250	25	40.840
Z.406	5	300	30	22.160
Z.437	12	800	60	114.030
			40	kreeft.
Z.47	1			7.480
Z.52	3			9.900

MAANDAG, 25 SEPTEMBER 1961

Z.545	12	1000	110	132.980
			12	kreeft.
Z.466	5	300	30	15.850
Z.409	7	500	50	50.190
Z.22	4	200	25	24.560
Z.186	7	450	35	47.190
Z.270	6	300	20	27.690
Z.515	5	350	25	39.430
Z.447	4	350	25	26.860
Z.52	1			2.270

GENT

van 16 tot 22 september 1961

Tongen 3/4 85-90; tongen kleine 55-70; tarbot midd. 80; tarbot kleine 50; schol grote iek 36; kleine iek 28; platjes 19-17; schelvis grote 48; schelvis midd. 35-55; rog 50-60; kabeljauw 44-50-65; repen 60; hoze-mondhamme 48-55; wijting 22-24; steenschol 58-65; arend (pieterman) 56-60; makreel 20-26; rode knorhaan 35; zeebaars repen 50-66; ijle haring 25; haringhaai gepeld 50-60; heilbot 90; koolvis 34-40; verse garnalen 36-80; gepelde garnalen 230-280.

BRUSSEL

van 16 tot 22 september 1961

Tongen 3/4 90-100; tongen kleine 85; tarbot grote 120; tarbot midd. 90; tarbot kleine 55; schol grote iek 40; iek 3e slag 27; schelvis mid. 60-70; roggewlerken 60-70; kabeljauw 55-70; gullen repen 66; hoze-mondhamme 55-65; wijting 24-30; makreel 24-30; rode knorhaan 38; zeebaars repen 60-75; ijle haring 28-32; heilbot 100; koolvis 42; verse garnalen 60-85; gepelde garnalen 250-290.

DINSDAG, 26 SEPTEMBER 1961

Z.733	9	700	50	62.700
Z.251	5	200	30	23.070
Z.456	8	500	50	42.030
Z.453	6	500	40	43.870
Z.458	10	800	120	95.750
Z.471	10	800	60	74.840
Z.422	10	1000	70	119.990
			20	kreeft.
Z.480	5	600	35	57.350
Z.52	1			2.490

WOENSDAG, 27 SEPTEMBER '61

Z.467	6	400	30	28.530
Z.444	12	1000	80	131.290
			25	kreeft.
Z.548	10	800	70	57.890
Z.473	11	900	60	75.210
Z.560	7	450	35	38.850
Z.538	5	350	30	28.300
Z.518	4	300	25	27.070
Z.470	5	400	25	40.630
Z.30	5	400	40	34.100
Z.603	11	400	80	92.660
Z.517	5	300	30	26.770
Z.495	7	600	50	47.140
Z.552	11	700	60	59.870
Z.449	8	500	50	56.020
Z.462	12	600	80	79.750
Z.233	4	300	25	28.660
Z.764	4	400	25	29.670
Z.525	5	700	45	33.830
Z.512	6	600	40	37.120
Z.499	5	350	25	24.460
Z.477	5	300	30	29.920
Z.508	5	450	30	38.540
Z.454	5	400	40	35.390
Z.52	1			2.640

DONDERDAG, 28 SEPTEMBER '61

Z.400	6	50	—	31.770
Z.22	1			10.310

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 2 OKTOBER 1961
 IJsland : O.295, O.237, O.317.
 Noord : O.305.
 Kanaal : O.277, O.279, O.214.
 Witte Bank : O.132, O.115, O.170, O.235, O.66, Z.511, Z.419.

MAANDAG of DONDERDAG
 IJsland : O.250, O.224.

DINSDAG, 3 OKTOBER 1961
 IJsland : O.297, O.108, O.242, O.318.

Kanaal : O.112, O.109.
 Witte Bank : Z.435, O.174, O.218, Z.412.
 Kanaal : Z.549.
 West : O.184, O.196.

WOENSDAG, 4 OKTOBER 1961
 IJsland : O.324, O.90.
 Noordzee : O.278, O.326.
 Kanaal : Z.581, O.287, O.120, Z.542, O.160.
 Witte Bank : Z.290, O.265, O.223, Z.546.
 West : O.185, O.346, O.327, O.349, O.77.

WIE OP DE HOOGTE WIL

**BLIJVEN VAN HET
 VISSERIJBEDRIJF**
 neemt een abonnement op

HET VISSERIJBLAD

HAVENBEWEGING

OOSTENDE

Gedurende de week van 20 tot 26 september was de goederenbeweging als volgt :

INVOER :

550 stds hout van Finland
1.500 ton chemische produkten;
300 ton zout van Duitsland;
1.100 ton stookolie;
Stukgoederen van Groot-Brittannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER :

Stukgoederen naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was als volgt :

INGEVAREN OP :

20 september : Het Belgische ms Diamant van Shoreham met een lading stukgoederen voor rekening

van de J. Cockerill lijn.

Het Zweedse ms Tullan van Helsingki met een lading hout van 150 stds voor de firma Deweert.

21 september : Het Belgische ms Rubis van Tilburh met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische ms Castor van Marokko met een lading chemische produkten van 500 ton.

Het Belgische ms Topaze van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

22 september : Het Belgische tankschip Purfina II van Ertvelde met een lading stookolie van 300 ton.

Het Belgische ms Diamant van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische ms Pollux van Marokko met een lading chemische produkten van 600 ton.

Het Belgische tankschip Viktor H van Gent met een lading stookolie van 400 ton.

Het Nederlandse ms Liberté van Marokko met een lading chemische produkten van 400 ton

Het Belgische ms Turquoise van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

23 september : Het Nederlandse ms Eemshond van Antwerpen.

24 september : Het Belgische ms Saphir van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het IJslandse ms Arnafell van Archangel met een lading hout van 200 stds, bestemd voor de firma Houtimport.

25 september : Het Belgische ms Irene van Duitsland met een lading zout van 300 ton.

Het Belgische ms Topaze van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische tankschip Viktor H van Antwerpen met een lading stookolie van 400 ton.

Het Nederlandse ms Vechtborg van Ekenas met een lading hout van 200 stds.

26 september : Het Belgische ms Turquoise van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

UITGEVAREN OP :

20 september : Het Belgische ms Diamant van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische tankschip Purfina

17 naar Antwerpen.
Het Duitse ms Hillersborg naar Newcastle.

21 september : Het Belgische ms Rubis naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische ms Corena del Mar naar Holland.

22 september : Het Belgische tankschip Purfina II naar Ertvelde
Het Belgische ms Topaze naar Daneghem met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische tankschip Viktor H naar Antwerpen.

23 september : Het Belgische ms Castor naar Antwerpen.

24 september : Het Belgische ms Diamant naar Rouen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgische ms Turquoise naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

25 september : Het Belgische ms Iris naar Antwerpen.

Het Belgische ms Saphir naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Zweedse ms Tullan naar Antwerpen.

Het Belgische ms Pollux naar Antwerpen.

26 september : Het Belgische ms Topaze naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Berichten uit het Buitenland

NIEUWS UIT DE BRITSE VISSERIJWERELD

Worden de Britse territoriale wateren op 12 mijl gebracht ?

Het uitbreiden van de territoriale wateren is zowat het stokpaardje geworden van alle mogendheden die uitstaans hebben met de vissersbedrijvigheid. Na Noorwegen, IJsland, de Faroë-eilanden e.a., wordt dit onderwerp thans ook bij onze overzeese geburen druk besproken.

Tijdens een bijeenkomst te North Ferrey, werd door de h Patrick Wall konservatistisch volksvertegenwoordiger de uitbreiding van de Britse territoriale wateren tot op 12 mijl aangehaald. Hij wees erop dat dit reeds in verschillende landen geschied is en dat ook Groot-Brittannië tot dergelijke maatregel zou dienen over te gaan. Als een der redenen hiervoor, haalt hij de grote misnoegdheid aan van de Schotse vissers naar aanleiding van de grote vissersbedrijvigheid der vreemde trawlers in de Moray Firth, tot op 3 mijl buiten de kust. De spreker wees verder op twee feiten die er de Britse overheid zouden moeten toe aanzetten onverwijld tot de uitbreiding tot op 12 mijl over te gaan — het Russisch inzicht om de territoriale wateren op 12 mijl te brengen; en vriestrawler, de «Lord Nelson».

— het in vaart brengen van de Hii verheugde zich erover dat de regering de gevolgen had willen inzien van het geschil welke opgerezen is tussen de Britse en IJslandse regering en de vergoeding ten bedrage van £ 17/- welke toegekend werd aan alle diepzee-trawlers. Dienaangaande deed de h Wall opmerken dat voor de ekstrawler, deze op £ 250 à 300 per dag ploittatiekosten van een diepzee-

mogen geraamd worden. Hij heeft er zijn toevoorders, die hoofdzakelijk uit vissers bestonden, nochtans op gewezen dat er grote aandacht diende besteed te worden aan het dreigende gevaar voor overbevising langsheen de IJslandse kusten. Moesten de diepzee- en middenslag-trawlers zich in deze sektor groeperen, dan zou IJsland niet nalaten hierin een argument te zien om de territoriale wateren uit te breiden tot op een diepte van 180 m

— B

Volledige vriestrawler voor de rederij uit Hull

Een nieuwe Britse rederij is de weg van de invriesindustrie ingeslagen. Indendaad, pas na de «Lord Nelson» of daar werd reeds vernomen dat de rederij J. Marr & Soms uit Hull een bestelling hadden gedaan bij de scheepsbouwerven Hall, Russell & Co te Aberdeen. De grootste nieuwigheid van deze eenheid berustte echter in het feit dat de volledige vangst aan boord wordt ingevroren.

Deze nieuwe eenheid, waarvan de kostprijs geraamd wordt op £ 500.000 (60 miljoen Belg. Franken) zal de grootste Britse vissereenheid zijn gezien de grootste lengte 73 meter bedraagt, hetzij 50 cm meer dan de «Lord Nelson».

Te invriesruimten hebben een totale inhoud van 300 ton diepbevroren vis, die aan een dagelijks ritme van 25 ton kan behandeld worden. Het diepvriezen geschied bij middel van verticale platen. Anderzijds zullen grotere vissoorten zoals de heilbot bij middel van de tunnel ingevroren worden. De hoofdmotor van deze nieuwe eenheid heeft een sterkte van 2700 PK. — B

NIEUWS UIT IJMUIDEN EN NEDERLAND

GEVAARLIJKE VISSERIJ

GROTE KOTTERS WORDEN OOK UITGERUST MET BOMEN

In Scheveningen wordt op het ogenblik overwogen om enkele grote kotters met bommen en korren uit te rusten, zodat met een «bomenvisserij» op tong kan worden begonnen. Het voordeel van de bomenvisserij is dat de twee netten die dus aan neerlaatbare bommen ter weerszijden van het schip worden voortgesleept, een groter bodemoppervlak bestrijken, dan de normale trawlennet. Er zouden al een aantal bomeninstallaties zijn besteld.

Het bomensysteem is overgenomen van de gamalenvisserij, die vroeger ook met een soort van trawlmet met borden werd uitgevoerd, maar sinds enkele jaren op dit nieuwe systeem is overgegaan.

In de praktijk blijkt het bomensysteem enkele gevaren op te leveren. Herhaalde malen is het al gebeurd, dat een van de korrenetten op de bodem aan een wrak of iets dergelijks vast blijft zitten. Dikwijls gebeurt het dan dat de boom uit het lood wordt gerukt of zelfs met mast en al over boord slaat. Dit levert voor de bemanning groot gevaar op. Maar de voornaamste vrees van de opvarenden is echter, dat het schip in dergelijke gevallen zichzelf scheef trekt en zijn eigen ondergang veroorzaakt. Omlangs is een kotter op de Westerschelde gezonken, toen het korrenest vast bleef zitten. Het schip maakte een korte draai kwam scheef te liggen, maakte water en zonk.

Deze week is de OD-20, die op enkele mijlen uit de kust op tongen

viste, (vele garnaalvissers maken ook jacht op tong, omdat deze vis vrijwel altijd goede prijzen haalt) maar ternauwernood aan de ondergang ontsnapt. Op een gegeven ogenblik kwam de kor vast te zitten en voordat men wist wat er gebeurde, was de mast afgebroken. Bovendien werd de brug beschadigd. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor, maar dat had in een dergelijke situatie gemakkelijk wel het geval kunnen zijn.

(uit IJmuider Courant)

INVOER VIS GESTAAKT

Dinsdagnamiddag is de invoer van vis uit Duitsland voor het E.E. G-kontingent stopgezet tot maandag. Ook dan zal echter de uiterste zuinigheid geboden zijn, want ook deze tranche voor het laatste kwartaal is al bijna opgebruikt door voorschotten.

Men verwacht dan ook min of meer, dat het half oktober helemaal gebeurd zal zijn met de invoer van vis uit Duitsland. Een belangrijke faktor bij het grote gebruik is geweest, dat makreel nu ook bij het kontingent was ingedeeld, waardoor men al snel in het voren kwam. Door de grote invoer van makreel, speciaal ten behoeve van de conservenindustrie, komt men nu zonder kabeljauw en koolvis in gefileerde vorm te zitten, welk produkt voor de handel en de konsumptie juist zo belangrijk is waarvan voor de Nederlandse vloot niet veel wordt aangevoerd.

‘Van de NEDERLANDSE Visserijgolt’

Kleine vaart en visserij tarten veiligheid op zee

OP DE SCHEPEN ter kleine handelsvaart en visserij varen jaarlijks 4.000 bemanningsleden in funkties, waarvoor zij eigenlijk de bevoegdheid missen. Hiervoor geeft de Inspektie voor de Scheepvaart na een test dispensaties af. Drieduizend dispensaties gaan naar de kleine handelsvaart, waarvan negenhonderd naar officieren. Hoewel het aantal ongevallen op zee tot dusver gering blijft, worden in grote mate de wettelijke bepalingen ten aanzien van de veiligheid van schepen en bemanningen overtreden.

Kontrolle op de naleving van de bepalingen blijft onvoldoende, door de wetgeving die ver achterop is geraakt bij de ontwikkeling van de scheepvaart en de visserij en door een gebrek aan personeel bij de instanties met kontrolerende bevoegdheid, de scheepvaartspektie waar het de schepen betreft, douane en politie waar het de bemanningen aangaat. Een gering aantal overtredingen treedt aan het licht.

Dit meldt « Het Vrije Volk » in een onthullend artikel over het tekort aan zeelieden in Nederland. Het personeelstekort is het knelpunt waaruit enerzijds de overtredingen voortvloeien en waardoor anderzijds deze overtredingen niet afdoende kunnen worden tegengegaan.

Met een gebrek aan personeel heeft de gehele Nederlandse scheepvaart te kampen. De visserij is hiervan het meest de dupe, omdat deze bedrijfstak met haar toch al specifieke eisen, het bemanningspotentieel behalve door walbedrijven, ook ziet wegzuigen door de grote en kleine handelsvaart.

Op de Nederlandse koopvaardijvloot en bij de visserij varen op het ogenblik ongeveer 40.000 Europeanen. Ruim tien procent hiervan, ongeveer 4.500 man, zijn vreemdelingen, van wie 3.000 Spanjaarden. Van het totaal aantal opvarenden verdwijnt jaarlijks ongeveer 13.000 man van de vloot.

De aanvoer van nieuwelingen blijft hierbij ver in de minderheid. Een van de gevolgen is, dat er thans op de kleine handelsvaart een tekort bestaat van 300 stuurlieden en 600 machinisten, verdeeld over 900 schepen.

Een exact beeld van het nijpend tekort bij de visserij bestaat niet eens. Het vraagstuk speelt al sinds 1948, maar is nimmer zo nijpend geweest als thans, daar het verloop jaarlijks groter wordt.

Een complex van sociaal-economische factoren speelt bij het verloop de belangrijkste rol. De verdiensten zijn daarbij slechts van ondergeschikt belang gebleken.

Aanvoer eerste helft 1961

gelijk aan helft 1960

De aanvoer van visserijprodukten in Nederland in de eerste helft van 1961 komt vrijwel overeen met de aanvoer in de eerste helft van 1960. Dit blijkt uit een publikatie van het Centraal Bureau voor Statistiek. De waarde van de aanvoer steeg echter met 4,8 miljoen gulden.

Vaak aanvaardden zeelieden betrekkingen aan de wal tegen een lager salaris.

De overtredingen van de veiligheidsvoorschriften bij de kleine handelsvaart en visserij liggen hoofdzakelijk in het vlak van overlading van vaartuigen, onderbemand uitvaren of varen met onvoldoend bevoegd personeel in verantwoordelijke funkties.

Kleine handelsvaart en visserij nemen ten aanzien hiervan steeds grotere risico's. Desondanks kunnen zij niet voorkomen, dat de schepen vaak weken lang aan de wal liggen omdat er geen bemanning voor kan worden gemonsterd.

HANDEN VOL

De scheepvaartspektie kontroleert in eerste instantie of de schepen voldoen aan de wettelijk daarvoor vastgestelde eisen. De dienst heeft in Scheveningen bv. 7 personeelsleden zitten, die dagelijks de handen vol hebben aan deze technische kontrolle.

Zij bestrijken daarbij ook de op werf liggende schepen. Aan toezicht op de bemanning komen de mannen nauwelijks toe, zelfs niet met assistentie van douane en politie. Vooral de vissersvloot vaart daarom vrijwel ongekontroleerd uit.

Steekproeven worden op zee genomen door politiekruisers van de marine, wat echter evenmin afdoende kan zijn. De schepen ter kleine handelsvaart hebben de instanties iets meer in de hand omdat kontrolle van de monsterrol wordt uitgevoerd tijdens het in- en uitklaren.

Veel wordt de hand gelicht met het aangeven op de monsterrol van bemanningsleden, die het schip hebben verlaten. Hierdoor voldoet het vaartuig theoretisch aan de wettelijke eisen ten aanzien van de bemanning, hoewel het in feite onderbemand vaart.

De scheepvaartspektie komt hier dikwijls pas achter, wanneer de betrokken opvarenden plotseeling op de monsterrol van een ander schip voorkomen.

In de periode januari-juni werd 85,1 miljoen kilo vis aan de markt gebracht : 14,1 miljoen kilo rondvis, 15,8 miljoen kilo platvis, 10,5 miljoen verse haring, 5 miljoen kg zoute haring en 11,2 miljoen kilo makreel.

De aanvoer van verse haring verminderde met 6,3 miljoen kilo. Ook de aanvoer van zoute haring daalde in vergelijking met 1960. Veel werd echter goed gemaakt door een hogere prijs voor het produkt.

Dit in feite vervalsen van de monsterrol is een misdrijf : het is valsheid in geschriften, die met gevangenisstraf kan worden beboet. Bij de verantwoordelijke instanties hoopt men, dat zwaardere straffen bij gekonstateerde overtredingen preventief zullen werken. Het is een dringende noodzaak, is algemeen het oordeel van deze instanties.

Het is bij de scheepvaartspektie geen geheim, dat een groot deel van de vissersvaartuigen niet ten minste twee man aan boord heeft die in het bezit zijn van het bewijs van bekendheid met de Wet van Uitwijking.

Het eksamentje dat hiervoor afgelegd moet worden, kan ieder man in drie weken halen. De vissers voelen er over het algemeen echter niets voor zich in te spannen, omdat het bezit van het getuigschrift hun geen enkel voordeel oplevert. De visser krijgt voor het getuigschrift 'n eenmalig honorarium van f 25, wat nauwelijks aantrekkelijk is.

DOOR DE VINGERS

Kleine handelsvaart en visserij hebben de grootste moeite de schepen in de vaart te houden. Zij monsteren daarvoor ieder die zij kunnen krijgen. De verhoudingen aan boord zijn hier slecht door geworden. De kapiteins verliezen aan overwicht en zijn nauwelijks meer voerders van het gezag. De bootman oude stijl is van de schepen verdwenen. En ten aanzien van de veiligheid wordt steeds meer door de vingers gezien.

De bestrijding van het bemanningsvraagstuk is een vechten geworden tegen de bierkaai. Zo zelf, dat in scheepvaartkringen al de verzuchting is geslaakt, dat de Nederlandse kleine handelsvloot met een derde zou worden moeten verminderd. Er zou dan een reëler situatie ontstaan, met meer vracht en meer verdienste. En zonder bemanningsvraagstuk.

Het is een ingrijpende gedachte, ingegeven door de stijgende nood en een harde dobber om te worden gerealiseerd. Met op de achtergrond echter het konkrete gegeven, dat Nederland voor het vervoer van goederen naar en van Europa ook over land kan bedienen. Voor de visserij zou men waarschijnlijk moeten komen tot het snel uit de vaart nemen van de oude drijfnet-loggers.

De aanvoer van rondvis is in de eerste helft van 1961 toegenomen door grote kabeljauw- en wijtingvangsten. De platvis-aanvoer steeg van 13,7 tot 15,8 miljoen kilo door grotere tong- en scholvangsten. De tongvangst steeg maar liefst met 1,3 miljoen kilo.

De verminderde aanvoer van verse haring was voor Scheveningen en IJmuiden zeer teleurstellend. Toch steeg de omzet in IJmuiden met 3,3 miljoen gulden en die van Scheveningen met 0,8 miljoen.

Weinig gevangen ? Geef ons dan maar ontslag... !

Hoe nijpend het bemanningstekort is op de Nederlandse vissersvloot (vooral op de haringloggers) en hoe moeilijk de positie van reder en schipper daardoor zijn geworden, wordt wel aangetoond door een gebeurtenis in Scheveningen tijdens de afgelopen week. Zeven loggers moesten daar worden opgelegd of vertrokken met vertragingen van acht dagen naar zee, omdat de bemanning er de brui aan had gegeven vanwege de geringe vangsten op de Noordzee.

De SCH.189 en SCH.79 zijn voorlopig opgelegd. De SCH.99 heeft volk gekregen van de SCH.189 en kan nu misschien deze week weer uitvaren. De SCH.105 vertrok met acht dagen vertraging naar zee. De SCH.412 en SCH.342 moesten ook voor de wal blijven liggen.

De schepen hadden gemiddeld 50 tot 80 kantjes haring per etmaal gevangen. De bemanningen vonden dat te weinig. «Geef ons maar ontslag...»

SCHEVENINGSE VISSERISCHOLEN KRIJGT EIGEN OEFENSCHIP

In afwachting van de bouw van een nieuw oefenschip voor de visserijscholen van Katwijk, IJmuiden en Scheveningen, hebben B. en W. van Den Haag het plan opgevat om een oude logger in te richten als voorlopig oefenschip voor de Scheveningse vissersleerlingen. Dit voorstel, dat in 1960 werd gedaan zal waarschijnlijk binnenkort door het ministerie van onderwijs, kunst en wetenschappen worden goedgekeurd.

Het tijdelijk oefenschip (over de aankoop moet de Haagse raad zich na de goedkeuring nog uitspreken) wordt de SCH.14 «Oceaan 1» die op het ogenblik bij de N.V. Sleephelling Mij. Scheveningen ligt.

De aankoop van de SCH.14 — die het eigendom is van de Sleephelling — zal door de gemeente Den Haag moeten worden bekostigd. De inrichting tot oefenschip (waarvoor de logger moet worden verbouwd) zal voor ten minste 70 t.h. door het ministerie worden gefinancierd.

YERSEKE TELT MEER DAN 5.000 ZIELEN

Voór 14 dagen had onze plaatselijke medewerker ter gelegenheid van de Oesterfeesten gemeld dat Yerseke 1.500 zielen telt. Het mag als een vergissing genoemd, want Yerseke is een gemeente welke meer dan 5.000 inwoners telt en als een der bloeiendste vissershavens van Zeeland mag aangezien.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN

EN

BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer 7.140 kisten, waarvan 372 tong en tarbot, 1 heilbot, 12 tongschar en schartong, 330 schol, 3 schar, 2.875 haring, 2.285 makreel, 585 schelvis, 355 wijting, 275 kabeljauw en gul, 18 poon, 15 koolvis, 15 diversen.
Besommingen : KW8 f.19.300 ; HD87 f.6.000.

VRIJDAG

Aanvoer : 9.100 kisten, waarvan

1240 tong en tarbot, 1 heilbot, 10 tongschar en schartong, 873 schol, 20 schar, 3 bot, 3770 haring, 1346 makreel, 1874 schelvis, 650 wijting, 265 kabeljauw en gul, 10 poon, 10 koolvis en 28 diversen.
Besommingen : KW39 f.7920 ; KW159 f.12.100 ; SCH.261 f.18.500.

ZATERDAG

Aanvoer : 9.130 kisten, waarvan 1707 tong en tarbot, 1 heilbot, 12 tongschar en schartong, 1042 schol, 21 schar, 3.986 haring, 840 makreel, 375 schelvis, 932 wijting, 151 kabeljauw en gul, 20 poon, 10 koolvis, 30 diversen.
Besommingen : KW.144 f.8.800 ; VL.16 f.5980 ; KW.32 f.29.000.

MAANDAG

Aanvoer : 11.980 kisten, waarvan 1.311 tong en tarbot, 1 heilbot, 5 griet, 17 tongschar en schartong, 2364 schol, 50 schar, 3.146 haring, 2.918 makreel, 1077 schelvis, 816 wijting, 208 kabeljauw en gul, 28 poon, diversen.
Besommingen : KW.155 f.8.000 ; IJM.56 f.8.800 ; IJM.5 f.13.000 ;

IJM.33 f.20.000 ; IJM.34 f.19.000 ; KW.159 f.23.000 ; KW.144 f.25.000.

DINSDAG

Aanvoer : 5.860 kisten, waarvan 95 tong en tarbot, 7 tongschar en schartong, 70 schol, 4 schar, 3 bot, 1.745 haring, 2962 makreel, 578 schelvis, 191 wijting, 165 kabeljauw en gul, 5 poon, 5 koolvis en 30 diversen.

Besommingen : SCH.27 f.17.720 ; VL.110 f.6.000 ; HD.79 f.10.500

Opvangregeling

voor makreel

Dinsdag 3 oktober komt de opvangregeling voor makreel, door het productschap opgesteld op verzoek van het visserijschap, in werking. De opvangprijs is vastgesteld op f.9 per kist makreel, die geschikt is voor menselijke consumptie.

Van iedere kist van 50 kg zal vijftig cent worden geheven.

Brief uit Yerseke

Nr 843

Yerseke, 23-9-'61

« IK HEB VEEL REDEN, LUTTEL VADERS »

(Vondel)

Onder de kop : « Warme veer, strop voor mosselkwekers », vonden we in ons streekblad een stukje uit Bruinisse. Daarmee zijn we het geheel eens, maar liever had-

den we erbij gelezen dat niet alleen de kwekers, maar ook de handelaars van alle formaat, de nare schadelijke gevolgen van het te warme weer mee ondervonden. Nu nemen we dat onze Bruinisser korrespondent niet kwalijk want niet alleen te Bruinisse wordt er in de eerste plaats aan de kwekers gedacht. Wij echter zijn van mening dat het juist de kwekers zijn die een niet te grote tegenslag kunnen opvangen en verdragen.

Maar goed, hierop gaan we niet verder in hoewel er nog veel over te zeggen en te schrijven zou zijn.

De warmte was dus een strop voor allen die bij de mossels betrokken zijn. Een verminderde afzet, en dat juist op een tijd dat de vraag zeer groot pleegt te zijn. Op het ogenblik, nu we dit briefje schrijven, is er nog niets dat op verandering van het weer wijst. Niettemin kan dit wel vlug gebeuren. Hopen we maandag onder voor ons en alle andere « mosselmensen » betere weersomstandigheden aan de slag te kunnen.

Niet alleen de mossel, maar ook de oestermensen beleven niet veel genoeg aan hun werk bij dit « nazomertje ». De van het seizoen-begin af goede vraag deze week tot een fractie ineen en de verandering was minder nog dan slap. Dit is niet alles wat de aardigheid van de oesterverzending tempert. Er bij komt nog de grote concurrentie. Vooral in Frankrijk en Nederland (iets minder in België) wordt naar men beweert meer dan hard gekonkurreerd. Deze week vernamen we hierover iets dat bijna niet te geloven is voor iemand die niet de aparte mentaliteit van de oester- en mosselhandelaars uit ervaring kent. Er zou nl. een verzender leveren aan een klant in Nederland, beneden de walprijs ! Dat is de prijs die geldt voor de verkoop van de kweker aan de handelaar. Voor de verzender komt verpakking en vervoer er nog bij en verliest dus nogal wat, uitgaande van de walprijs. Maar het wordt nog sterker als men verneemt dat een groot-verzender hem fl. 5.00 per 1.000 stuks meer biedt dan hij (de kleine verzender) van zijn klant netto ontvangt. Ieder zou denken gauw verkopen voor 5 gulden meer. Maar niks hoor, hij gaat gewoon door en werkt met verlies voort.

En nu ons opschrift. Veel reden, weinig vaders (goede raadsleden) zegt Vondel. Zou het dan toch waar zijn dat enige jaren geleden een groot kweker en verzender mij verzekerde : « Er zijn veel goede kwekers maar weinig goede handelaars ».

Kan dit zijn omdat bij kwekers het geluk een grotere rol speelt ?

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

	21-9-1961	22-9-1961	23-9-1961	25-9-1961	26-9-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	5.70-5.40	5.50-4.80	5.—4.40	5.—4.50	4.70-4.50
3/4 tongen — 3/4 sole	4.30-3.80	4.30-3.—	4.—3.40	4.—3.40	4.—3.40
Bloktongen — Sole moyenne	3.50-3.30	3.30-2.80	3.—2.50	3.—2.50	3.10-2.70
Voor-kleine — Petite	3.20-2.50	2.80-2.40	2.60-2.10	2.60-2.20	2.80-2.30
Kleine — Toute petite	2.—1.70	1.80-1.54	1.62-1.44	1.88-1.50	2.20-1.90
Tarbot groot — Turbot, gros	4.—3.40	4.—3.50	3.50-2.70	3.30-2.70	3.20-2.80
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	146.—	154.—
Kleine — Petite	122.—80.—	1230.—77.—	110.—67.—	124.—63.—	98.—97.—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	74.—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	56.—	52.50-50.—	46.—
Grote iek — Grosse	.....	.....	51.—	52.—47.—	45.—
Kleine iek — Petite	.....	56.—46.—	52.—46.—	42.—40.—	46.—
Iek 3e slag — 3e sorte	67.—63.—	58.—46.—	46.—40.—	48.—38.—	50.—
Platjes — Toute petite	57.—16.—	49.—15.—	32.—28.50	36.—10.—	54.—10.—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	53.—41.—	40.—39.—	32.—27.—	57.—40.—	62.—39.—
Middel — Moyen	57.—37.—	49.—27.—	30.—19.—	55.—31.—	44.—37.—
Kleine — Petit	31.—17.—	20.—10.—	20.—10.—	28.—15.—	31.—20.—
Heek grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	21.—11.—	20.—12.—	20.—14.—	.....
Grauwe poon — Grondin	16.—11.—	.....	.....	30.—20.—	20.—14.—
Kabeljauw — Cabillaud	129.—54.—	98.—46.—	80.—72.—	130.—57.—	176.—84.—
Gullen — Petit cabillaud	65.—16.—	56.—15.—	54.—18.—	64.—12.—	80.—23.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	22.—8.—	15.—8.—	17.—8.—	31.—8.—	30.—8.70
Schar — Limande	30.—24.—	27.—22.—	27.—13.50	36.—17.—	23.—
Steenschol — Sole limande	100.—76.—	87.—60.—	34.—56.—	76.—58.—	77.—67.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	24.—8.—	13.60-6.—	15.—7.20	31.—7.—	23.—7.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	22.—11.—	14.—11.—	15.—11.—	21.—11.—	20.—11.—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	4.30	4.10	3.60-3.50	4.30-3.30	4.40
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	50.—46.—	40.—	44.—	.....	52.—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	11.—8.—	.....	.....	16.—13.—
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	5.—	.....	.....	10.—6.—	.....

Studie van notaris
Alphonse LACOURT,

Karel Janssenslaan, 31, Oostende

—0—

Op MAANDAG 9 OKTOBER 1961
om 15 uur ter café « Prins Boude-
wijn », St Sebastiaanstraat, 22, te
Oostende,

TOESLAG van :

Het MOTOR-
VISSERSVAARTUIG
«ROGER ROBERT» O.232

gemeerd te Oostende

HENDRIK BAELSKAAI

Gebouwd in staal.
Bruto tonnemaat : 97,29 T. Netto
tonnemaat : 30,51 T. ; lengte :
26 m 08, breedte : 5 m 76 ; hoogte :
2 m 82.

Voorzien van motor Carels.
Met alle toebehoorten en ganse
inboedel.

Klaar om zee te kiezen.

Te bezichtigen iedere maandag,
woensdag en vrijdag van 10 tot
12 uur.

INGESTELD : 850.000 F

Alle nadere inlichtingen ter stu-
die van de verkopende notaris.

(2587V)

PUBLICITEIT

IN

het
visserijblad

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

BELIARD - MURDOCH

2189V

Kursaal
OOSTENDE

Night-club

« La Champagne »

Zaterdag 30 september en
zondag 1 oktober
van 22 uur af.

Zondag 1 oktober
van 16 tot 19 uur.

LITA MIRIAL

HET GROOT DANSORKEST
VAN HET KURSAAL
VAN OOSTENDE

onder leiding van
FRANZ LEBRUN

met de zangeres
LINDA KERBY en
NICK MORR, zanger-guitarist

Aan de piano :
FRANZ ANDRE

INLICHTINGEN :

Kursaal Oostende

Tel. (059) 751.11.

Koninklijke
Schouwburg
Oostende

Maandag 9 oktober
te 20 uur :

KONFERENTIE
«EXPLORATION DU MONDE»

«CHILI,
TERRE TOURMENTEE »

door GILBERT LEUK

Prijzen der plaatsen :
50 - 40 - 30 en 20 F

INLICHTINGEN :

Kon. Schouwburg Oostende

Tel. (059) 713.22.

10605N—3555W—2586V)

REDERS en
VISSERS,
VOOR UW

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

STAD OOSTENDE

Studie van deurwaarder OPSOMER,
E. Beernaertstraat, 59, Oostende

Uitzonderlijke openbare verkoping
GALERIE STAMPAERT P.V.B.A.

zal openbaar verkopen op MAANDAG 2 OKTOBER 1961 TE
14 UUR stipt in de zaal « 't Witte Paard », Van Iseghem-
laan, 67, te Oostende, hetgeen volgt aan de gewone voorwaar-
den en mits kontante betaling :

TAPIJTEN : Collectie Oosterse tapijten : Kirman, Keshan,
Tebriz, Afshar, Pakistan, Melayer, Bidjar, Sarough, Bachtayar,
Armanibaf, Feraghan, Songhor, Lilian, enz. - Uitzonderlijke
verzameling oude Chinese tapijten : Tao-Tou, Ning-Hsia, Lan-
Show, Peking, enz...

STENEN, IVOOR en JADEN : Stenen en marmeren beelden
van het Ming en Song Chinees tijdperk. - Een uitzonderlijke
verzameling fijn gesculpteerde Chinese beelden in ivoor van
verschillende afmetingen. - Kleine versieringsvoorwerpen in jade
en quartz.

ZETELS : Salongarnituur L. XV in verguld en gesculpteerd
hout overtrokken met zijde. - Verscheidene Engelse zetels en
stoelen van het tijdperk. - Salongarnituur in notelaar. - Zetels
stijl L. XV en L. XVI in gris de Versailles en polychrome over-
trokken met zijde en velours.

MOBILIEREN : Slaapkamer Chippendaele in notenwortel-
hout. - Eetkamer neo-Empire in palissander. - Uitzonderlijke
slaapkamer in gris de Versailles.

AFZONDERLIJKE MEUBELN :

Commode tijdperk L. XV. - Grote eiken en notelaren kasten
XVIIIe eeuw. - Commoden in Franse marqueterie stijl L. XV
en L. XVI. - Engelse meubelen van het tijdperk ; Commoden,
boekenkasten, burelen en tafels. - Kleine meubeltjes Engelse
stijl. - Bonheurs du jours en tafels in Franse marqueterie. - Taf-
fel, vitrien en dressoir in Empire stijl. - Grote Engelse tafels. -
Kleine meubels en tafels met panelen in Vernis Martin. - Bar-
meubel. - Chinese paravents ingelegd met invoor en jade. - Meu-
belen en tafels van het tijdperk in Chinese lak. - Commode
kopij van het Louvre en Versailles. - Vleugel piano.

PORSELEINEN, Frans en Saksisch porselein van de XVIIIe
en XIXe eeuw. - Plats, vazen, coupes en potichen in Chinees
porselein van het tijdperk Kang-Hsi, Kia-Ching en Tung-Chih. -
Groepen in Saksisch porselein Rudolfstad en Dresden.

VERSCHILLENDE : Luchters in kristal en porselein van
Saksen. - Koffieserviezen in porselein. - Horloges en cartels
L. XV en L. XVI. - Engelse staande klokken. - Statuetten en
bronzen. - Enz...

TENTOONSTELLING : ZATERDAG 30 SEPTEMBER van
14 tot 18 h en ZONDAG 1 OKTOBER 1961 van 10 tot 12 h 30 en
van 14 tot 18 h.

Expert : D. Stampaert, St-Pietersnieuwstraat, 66, Gent.
Tel. 25.80.23. (10632N—2588V—3607W)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudaan 26
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

BRUSSEL :

Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

HAMBURG :

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

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

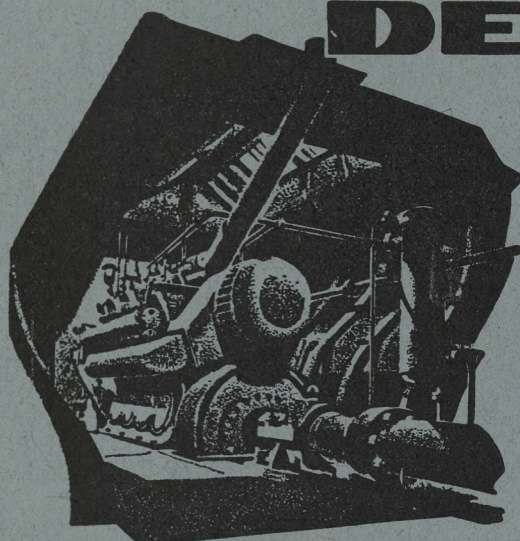
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

ASB