

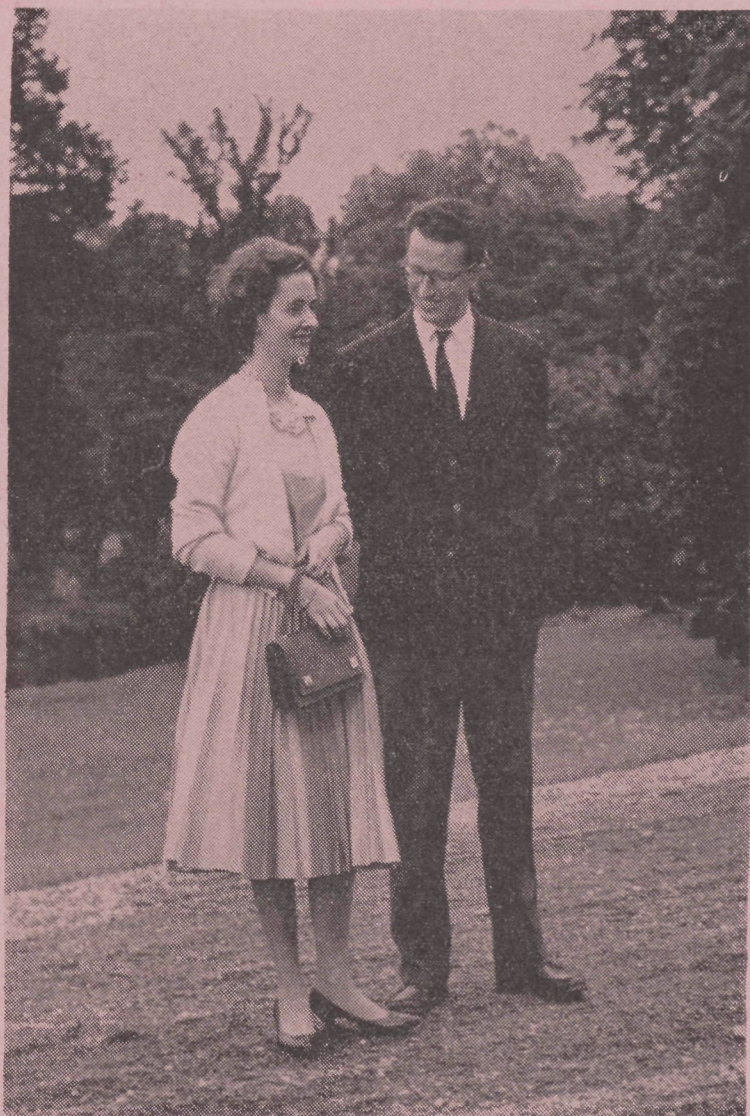
HET

28e JAARGANG — Nr 38

VRIJDAG 23 SEPTEMBER 1960

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



In dankbare erkentelijkheid voor de belangstelling die de Koninklijke Familie steeds aan ons bedrijf heeft betoond, brengt de Belgische Visserij langs deze weg de beste gelukwensen aan Z. M. Koning Boudewijn en Dona Fabiola, ter gelegenheid van hun verloving.

VAKBLAD VOOR :

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

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

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

Nederlandse exporteur van
eerste kwaliteit z. g. brado's,
zoekt goed ingevoerde impor-
teur voor de alleenverkoop in
België. Brieven onder nr
2309V aan het bureau van dit
blad.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

BESTEL UW
MAZOUT
BIJ

S.C.A.P.

H. BAELSKAAL 27

OOSTENDE
TELEFOON 729.51

RUSTON
SCHEEPSMOTOREN

Sedert 1 september 1960 is de Firma « Werkhuizen A. Decloedt »
te Oostende NIET LANGER MEER onze regionale verdeeler voor
de kuststreek.

RUSTON-PAXMAN

Scheepsmotoren en Onderdelen

VOOR ALLE INLICHTINGEN verzoeken wij alle belanghebbenden
zich te wenden tot :

DE HOOFDZETEL VOOR BELGIË

N. V. METOMACHINE
Grote Markt 27 — Antwerpen

Tel. : 32.15.22 - 32.05.89

2323V

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

NOTARIS F. J. VAN CAILLIE
OOSTENDE
Op DINSDAG 27 SEPTEMBER
a.s. om 3 uur in het café «Prins
Boudewijn» St Sebastiaanstraat 22
te Oostende

TOESLAG van :

**MOTORVISSERS-
VAARTUIG**
« MAURICE-ANDRE »

O.256

van 84 T 71 bruto en 23 T 81 netto,
lengte 22 m 20, grootste breedte
6 m 44, voorzien van motor Deutz
van 180 PK met volledig inventa-
ris

Gemeerd in de vissershaven te
Oostende bij de Haringhalle.

Kan bezichtigd worden alle
woensdagen en vrijdagen van 3
tot 5 uur.

Onmiddellijk genot na betaling.
Alle inlichtingen ten kantoor,
Kapucijnstraat 6.

SLECHTS INGESTELD :
100.000 F

2325V



FIRMA

R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv 540.06
Mag 541.41 - 541.12

Vis & Garnalen in 't Groot

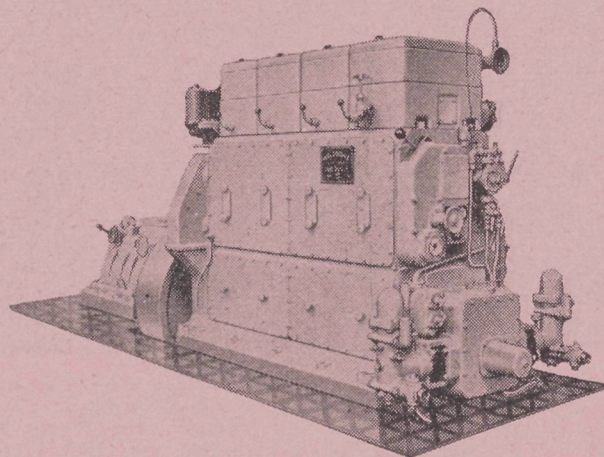
Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

2182V

★ PRACHT. MOD. VISWINKEL
O.T.N. Gr. frigo-toog, mod. ijsk.
visbakk. enige zaak in gemeente,
mt 600 vaste klient, op toer, rijke
broodwinn. verzek. weg. ziekte,
275.000 F. ALG. WOONZORG, Kip-
dorp 32, Antw.

2324V

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



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

Wiedaauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)

AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56

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

2049V

Het VISSERIJBLAD

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

Verant. Druk-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan 22, Oostende

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

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

Werd de Z.313 door zijn eigenaar tot zinken gebracht ?

ZEER BEZWARENDE GETUIGENISSEN VAN ENGELSE HOOFDDUIKER EN VICE-KONSUL TE NEWHAVEN

Vrijdagnamiddag kwam de Onderzoeksraad voor Scheepvaart opnieuw bijeen onder voorzitterschap van de heer Vander Cruyssen.

Als Openbaar Ministerie zetelde de heer Benthein, adjunkt-rijks-kommissaris en als bijzitters, de heren Beu, Zonnekeyn, Dedrie en H. Beuren.

Deze zitting is de voortzetting van het getuigenverhoor welke enkele weken geleden begon met de ondervraging van de duiker Young, die uit Engeland kwam getuigen dat de eigenaar M. Devinck hem, toen het schip gezonken was vóór Newhaven, voorstelde het niet te lichten en hem hiervoor geld aanbod gaande tot een derde van de verzekerde waarde. Dit gebeurde in de week nadat het vaartuig op 9 april 1958 gezonken was en nadat de eigenaar vernomen had dat de verzekeringsmaatschappij besloten had het schip te lichten.

De opvarenden konden gered worden tijdens de opsleping door een Frans vissersvaartuig, terwijl de reder de hulp van een Engelse sleepboot had geweigerd. De vader van de reder, Gust. Devinck, was tijdens die reis schipper op de Z.313 en de eigenaar, Marcel Devinck, fungeerde als motorist.

Als tolk treedt op de heer J. B. Bontinck, van de gerechtelijke diensten te Brugge.

PROTEST TEGEN DE OPENBAARHEID DER ZITTINGEN

Meester De Ketelaere, die de zeer ondankbare en moeilijke taak van de verdediging waar te nemen heeft, vroeg in de aanvang van de zitting het woord om te verklaren dat ingevolge de wet van 30 juli 1926 de ondervraging der getuigen met gesloten deuren zou gebeuren,

daar het hier, volgens hem, een ondervraging geldt zoals voor de onderzoeksrechter.

Hij verzoekt de voorzitter alle personen te weren buiten de raad, de betrokkene, de tolk, de getuigen en de raadsman.

Hij drukt zijn spijt uit dat er in de pers, naar zijn mening, veel zaken verteld worden welke onjuist zijn en vraagt dat met zijn verzoek rekening zou gehouden worden.

De voorzitter is van oordeel dat het hier niet gaat om een ondervraging door een onderzoeksraad en dat, gezien de feiten niets te zien hebben met deze waardoor de openbaarheid der debatten dient opgeheven, deze openbaarheid moet blijven. Hij laat de verdediger akte vragen van zijn verzoek, doch weigert de ondervraging aan de openbaarheid te onttrekken.

DE VERDEDIGING ZOEKT TIJD TE WINNEN

Dat het er voor de verdediging blijkbaar om gaat tijd te winnen en er naar gestreefd wordt verjaring te bereiken, is een feit. Zulks is gebleken uit huidige en vorige zitting.

De verdediger laat immers geen enkele gelegenheid voorbijgaan om zulks te bewerken, daar hij inderdaad hier voor een zware en delicate taak staat, temeer omdat zijn klient, daartoe aangewakkerd door slechte raadgevers, blijft weigeren te erkennen dat hij z'n schip tot zinken bracht, waar hij nochtans in vorige zitting erkende een voorstel tot het niet lichten van zijn schip aan de Engelse duiker had gedaan.

Nota van de Redactie : Hierna volgt de trouwe weergave van de woorden door de twee Engelse getuigen uitgesproken. Aan deze ver-

klaringen werd niets gewijzigd niettegenstaande de bewering vanwege de verdediging als zoude de bladen de uitlatingen van de getuigen hebben verwrongen.

DE ENGELSE HOOFDGETUIGE

Marcel Devinck stelde een som van 1.000 à 2.000 Pond, en tenslotte een derde van de waarde van het schip voor, zo het schip niet gelicht werd.

Onmiddellijk begint daarop de ondervraging van de eerste Engelse getuige, de heer Newton Smith, werkgever van de Engelse duiker Young, die in de vorige zitting ondervraagd werd.

Op een vraag van een lid van de raad, die hem verzocht had het schip te lichten, vertelt de heer Newton Smith dat, nadat de Z.313 vóór Newhaven gezonken was, hij zich tot Lloyds Agent, de firma Bull and Co, gericht had om te vragen bij wie het vaartuig verzekerd was en dat hij het schip zou willen lichten aan de voorwaarden van Lloyds agreement : «No cure, no pay» (niet gelicht, niets te betalen).

Ik kende de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» niet en was er voorheen nooit mee in betrekking geweest.

In de loop van de week gaf «Hulp in Nood» langs de firma Bull and Co de nodige onderrichtingen om met het lichten zo spoedig mogelijk een aanvang te nemen en tekende ik de overeenkomst bij Bull and Co, waar Mr Wilson als Lloyds agent de belangen van de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» zou waarnemen.

Na deze toelating werd het wrak afgebakend. Dit geschiedde vóór ik Devinck gezien had.

Plots verscheen Devinck te Newhaven en werd me gemeld dat hij me wenste te ontmoeten. De heer Young, mijn duiker, telefoneerde me ook dat Devinck me de andere dag wou spreken.

Toen ik einde der week, de dag volgend op de vraag, mij aan boord van mijn bergingsvaartuig begaf, was Devinck daar reeds.

Het was klaarblijkelijk dat Devinck en mijn duiker Young reeds met mekaar een onderhoud hadden gehad.

Devinck meldde Newton Smith tijdens het gesprek dat, zo de Z.313 gelicht werd, dit voor hem een zeer slechte zaak zou zijn, daar hij enkel 40 pct van de reparatiekosten zou ontvangen en hij de rest zelf zou moeten betalen.

Ik vond zulks onwaarschijnlijk en daar ik belang had bij het lichten van het vaartuig, gaf ik hem mijn mening te kennen en stelde ik hem de vraag of hij misschien zijn schip had laten zinken.

Deze gedachte was bij mij reeds opgekomen, toen wij vastgesteld en gehoord hadden van de belanghebbenden van de Engelse sleepboot, dat hij hun hulp geweigerd had en die hulp het schip had kunnen redden.

Tenslotte gaf Devinck dit toe, gezien zijn toestand.

Hij stelde voor 1.000 à 2.000 Pond en tenslotte een derde van de verzekerde waarde te betalen, zo hij deed alsof hij hem zou lichten, maar er op dat ogenblik zoveel schade zou aan toebrengen, dat het schip niet meer aan de oppervlakte zou komen.

Devinck had tijdens dit onderhoud gemeld dat hij een zoekraan had losgedraaid en een ander had vernield om het water binnen te laten. Op het ogenblik dat hij zulks deed, sliep de bemanning.

Hij wachtte tot de volgende man op wacht kwam, om vast te stellen dat water in het ruim kwam.

Bij het verder gesprek kwam aan het licht dat hij, toen elkeen aan boord van het Frans vissersvaartuig was overgestapt, hij op een zeker ogenblik — ziende dat zijn schip niet vlug genoeg zonk — er opnieuw alleen aan boord van ging, zagezegd omdat hij er iets vergeten had.

Van die gelegenheid, aldus de Engelse getuige, maakte hij gebruik om met een koevoet langs achter in het logiest binnen te dringen en ergens aan de achtersteven een plank los te slaan, opdat het water vlugger zou binnendringen, daar hij anders vreesde dat men het nog op het droge zou kunnen zetten.

Men was immers niet ver meer van de haven af.

De getuige stelde aan Devinck de vraag, wat hij zou doen moest het schip toch op het droge gebracht worden, waarop deze sponstaan vroeg eerst aan boord te mogen gaan.

(vervolg zie keerzijde)

Eerst had getuige medelijden met Devinck, maar na een nacht overweging, gaf hij zich rekenschap van de eigenlijke toestand door deze daad geschapen en ging hij raad vragen bij Lloyds agent te Newhaven, wie hij inlichtte van het gebeurde. Lloyds agent, die de ernst van de zaak inzag, verzocht Mr Newton Smith te trachten meer tastbare bewijzen te bekomen, waarna hij met Devinck een nieuw onderhoud had, waarin hij hem vroeg door een tekening de juiste ligging van de kranen en het gemaakte gat aan te duiden.

Devinck wist niet dat ik Lloyds agent om raad had gevraagd.

Die tekening in mijn bezit hebbende, gaf ik ze aan Lloyds agent.

Op een vraag van een lid meldt getuige dat hij de heer Vandenberghe, directeur van de verzekeringsmaatschappij, voor het eerst daarna ontmoette in het privé-huis van de heer Wilson, directeur van Bull and Co en vice-consul van Noorwegen.

Mr Vandenberghe was onmiddellijk na het gesprek tussen Newton Smith en de heer Wilson, door deze laatste naar Engeland ontboden, waar de heer Wilson alles aan de heer Vandenberghe veropenbaarde en de tekening door Devinck gemaakt aan hem toevertrouwde.

De heer Vandenberghe drong aan opdat alles in het werk zou gesteld worden om het schip te lichten, gezien het groot belang voor de maatschappij.

Schikkingen werden genomen en verschillende pogingen gedaan om door middel van het bijvoegen van zes kemels, het lichten mogelijk te maken.

Toen het schip eindelijk kon gelicht worden, brak een der kemels en daar de getijden en de toestand van het water nog verschillende maanden deed verloren gaan, moest die taak tenslotte opgegeven worden, gezien de zeer grote kosten er aan verbonden.

Dan werd door de verzekeringsmaatschappij aangedrongen om onder water foto's te nemen, wat geschiedde. Deze werden aan het gerecht overgemaakt.

Op een vraag van het Openbaar Ministerie zegt getuige, dat Devinck vlot Engels sprak en hij hem persoonlijk op de tekening de plaats van het gat had aangetoond.

Op vraag van de verdediging, zegt getuige dat de verzekeringsmaatschappij tenslotte de grootste kosten heeft betaald, waar hij er geld had aan verloren.

Deze kosten werden betaald, gezien het geleverde bewijsmateriaal.

Een lid van de raad doet opmerken dat het in zeer veel gevallen voorkomt dat niettegenstaande een schip niet gelicht of gered kan worden en een kontrakt afgesloten was: «no cure no pay», een goede verzekeringsmaatschappij toch tusschenkomst in de voornaamste kosten. De verzekering werd hier immers in het bezit gesteld van inlichtingen, die ze anders nooit had kunnen verwerven.

EEN WAARSCHUWING VAN DE VOORZITTER

De voorzitter richt zich daarop tot Devinck en deze geeft de indruk de les gespeld te zijn. Dit komt tot uiting door zijn antwoord: «Ik blijf bij mijn vorige verklaring.»

Daarop wijst de voorzitter nogmaals vaderlijk op de tragische gevolgen welke zijn koppigheid voor gevolg had kunnen hebben en de zware straf die te wachten staat voor hen van wie bewezen wordt dat ze liegen.

EEN TWEDE BELANGRIJKE GETUIGE

Daarop wordt de heer Wilson tot de zaal toegelaten.

Deze is directeur van de firma Bull and Co, Lloyds subagent, vice-consul van Noorwegen en consulaire agent van Frankrijk.

Na de gebruikelijke eed afgelegd te hebben, bevestigt hij in alle punten de verklaringen van de twee vorige getuigen, Mr Young en Newton Smith. Als secretaris van de Vereniging voor hulp aan schipbreukelingen, zorgde hij voor onderkomen en eerste hulp aan de geredden en voor hun repatriëring.

Nadat het schip een paar dagen gezonken was, kreeg hij een telefoonschikking van «Hulp in Nood» om voor haar belangen op te treden en de mogelijkheid te overwegen het schip te lichten.

Ik kwam in contact met Newton Smith, zegt getuige, en een week later zouden de reddingspogingen beginnen.

Het was op zaterdag 26 april 1958 dat Newton Smith hem om een onderhoud vroeg en hem zijn wederzeggende mededeelde, nadat de voorbereidingszaken al in gang waren.

Hij riep er zijn secretaris, de heer White bij, en belde de heer P. Vandenberghe zaterdagmiddag op, hem verzoekend dringend, maar ongemerkt, naar Engeland te komen, daar er zich iets ongewoons had voorgedaan.

De heer Wilson kon als Lloyds agent zulke feiten niet ongekend laten voorbijgaan.

Gezien het geen Engels schip was en hij belast was met de belangen van «Hulp in Nood», was het normaal deze maatschappij in te lichten.

De maandag 28 april was de heer Vandenberghe reeds te Newhaven, waar hij zich rechtstreeks ten privéwoning van de heer Wilson had begeven, waar hij na een onderhoud met deze, Newton Smith, al wat hierboven weergegeven is, liet herhalen en de tekening door Devinck gemaakt, in het bezit kreeg.

Getuige verklaart dat de heer Vandenberghe verder opdracht gaf alles te doen wat mogelijk was om het schip vlot te brengen en dat hij Devinck slechts éénmaal gezien had, toen de bemanning moest gepatriëerd worden. Hij heeft hem toen niet ondervraagd omdat het niet het geschikte moment was.

Devinck meldde zich enkele dagen nadien aan op het bureau bij de heer White om het eigendomsrecht van de geredde boot, welke hij zou verkopen, op te eisen.

Dit alles gebeurde vóór hij met Newton Smith en de heer Vandenberghe een onderhoud had.

Na deze belangrijke getuige wordt deze zitting als geëindigd verklaard.

Later zal deze zaak verder behandeld worden.

Opsleping

Het vissersvaartuig N.812 «Itesberghe» van schipper Devey August die de visserij beoefende moest wegens breuk aan de oliepomp beroep doen op de N.27 «De Zeven Kinderen» van schipper Marnix Beschuyt om zich naar de thuishaven te laten slepen. — N.

DE VOORTBRENGST EN MARKT VAN SCHAALDIEREN IN FRANKRIJK

In een vorig artikel hebben wij de aandacht besteed aan de voortbrengst der zeevisserij in Frankrijk zoals deze zich in 1959 heeft voorgedaan. Wij zijn alsdan in de gelegenheid geweest een algemeen overzicht te geven aangaande de voortbrengst naar hoeveelheid en waarde.

Thans wensen wij meer speciaal enkele punten nader toe te lichten voor wat de voortbrengst en markt van schaaldieren betreft, zoals deze zich in de loop van de laatste 5 jaar ontwikkelde.

Deze studie heeft zijn belang, gezien deze specialisatie een voorname plaats bekleedt in de zeevisserij in Frankrijk, en zich wellicht aan het hoofd plaatst van soortgelijke activiteiten in West-Europa, rekening houdend met de verscheidenheid der voortbrengst, de hoeveelheid ervan en de tegenwaarde die ze vertegenwoordigt.

Bij vergelijking der voortbrengst van 1956 met deze van '59 krijgen wij volgend beeld:

1956 : hoeveelheid : 15.800 ton, waarde : 4.230 miljoen oude fr. fr.

1959 : hoeveelheid : 17.340 ton, waarde : 5.965 miljoen oude fr. fr.

Naar hoeveelheid heeft zich dus een verhoging voorgedaan van ± 10 % en naar waarde van 41 %.

Deze gunstige ontwikkeling dankt zich voornamelijk aan de grotere aanvoer van langoustines. Inderdaad, daar waar in 1956 in totaal 5.200 ton langoustines aangevoerd werden, bedroeg dit in 1959: 6.800 ton, wat dus een vermeerderde aanvoer van 30 % betekent. Dit hoog peil van voortbrengst mag niet als uitzonderlijk of toevallig bestempeld worden, daar de reden daartoe eerder dient gezocht in een meer systematische uitbating, met het doel aan de toenemende vraag te voldoen. Het toenemend belang van de langoustines kan ook afgeleid worden uit het feit dat de hoeveelheid van de aanvoer 33 % en de waarde 21 % van de globale voortbrengst van schaaldieren vertegenwoordigde in 1956 en deze percentages in 1959 respectievelijk 40 en 25 % bedroegen.

Eerste vaststelling dus : toenemend belang van de langoustines.

Tweede vaststelling is het feit dat in enkele jaren tijds de rose langoest een betere plaats in de totaliteit van de voortbrengst van schaaldieren heeft verworven. 320

ton in 1959 is nu precies wel niet zo fenomenaal, maar het benadert zeer dicht de voortbrengst van ongekookte langoest welke in 1959 350 ton beliep. Is het waar dat de voortbrengst van deze laatste in 1959 uitzonderlijk laag was, er moet dan eveneens op gewezen worden dat aan de 320 ton rose langoest, 370 ton ingevroren staarten dienen toegevoegd, zodat wij mogen zeggen dat de totale voortbrengst van rose langoest 690 ton bedraagt. Het ware belang van de rose langoest is echter op deze wijze nog niet totaal vastgelegd. Het gaat inderdaad niet om enkel de ingevroren staarten te tellen, terwijl bij de andere gegevens, de langoest in zijn geheel weergegeven werd. Gebaseerd op het coëfficiënt 3 bedraagt dan de totale productie van rose langoest 1.400 ton vergeleken met de voortbrengst van alle soorten van langoest en kreeft (3.000 ton), belooft de voortbrengst van rose langoest 45 %. Derde vaststelling is dat buiten de langoustines en de rose langoest, de andere soorten schaaldieren een gelijke productie kenden in 1959 t.o.v. 1956, met uitzondering zoals gemeld, wat de ongekookte langoest betreft, welke een aanzienlijke terugslag kende.

De uitvoermogelijkheden zijn in de laatste jaren uitgebreid. Dank zij de oriëntatie van de voortbrengst in Frankrijk naar rose en ingevroren langoest heeft men van deze mogelijkheden gunstig gebruik kunnen maken. Vermeldenswaardig is het feit dat de uitvoer van langoest belangrijke vooruitgang boekte.

Zelfde kan gezegd worden betreffende de uitvoer van ingevroren langoeststaarten. Vermelden wij dat in het eerste kwartaal '60 reeds 89 ton uitgevoerd werd, wat reeds de totale uitvoer van dit produkt in 1959 overtreft.

De invoer van schaaldieren bereikte in 1959 eveneens haar hoogste peil en bereikte aldus ± 50 % van het gewicht van de aanvoer. (Invoer 1959 : 1.500 ton.)

Uit voorgaande gegevens, weergegeven in onderstaande tabel, kan afgeleid worden dat het verbruik van schaaldieren in Frankrijk in 1959 t.o.v. vorige jaren ernstig toegenomen is.

	1955	1956	1957	1958	1959
Voortbrengst :	1.543	1.685	2.135	2.730	2.955
Invoer :	935	1.355	1.090	945	1.500
	2.478	3.040	3.225	3.315	4.455
Uitvoer :	11	12	12	51	250
Verbruik :	2.467	3.028	3.213	3.264	4.205

In dit vermeerderd verbruik uit zich anderzijds een strekking naar het lukseartikel. Het verbruik van langoest en kreeft steeg in bedoelde periode met 60 %. Niettegenstaande het hoger verbruik daalde de gemiddelde prijs van 920 oude fr. fr. in 1955 tot 810 oude fr. fr.

in 1959, wat dus een vermindering betekent van 13 %. Van belang is het er op te wijzen dat het verbruik van ingevroren artikelen, in 1955 slechts 20 % van het totaal verbruik van schaaldieren vertegenwoordigde om in 1959 reeds 40 % bedroeg.

Studiedagen een sukses en herhaling meer dan waard

Den Haag, september. — Het enthousiasme van de scheepsontwerpers en -bouwers, die snel met hun tijd willen mee gaan, stuit vaak af op het konservatisme van reders en schippers. Vooral de schippers voelen er over het algemeen weinig voor om overstag te gaan en de door vele jaren praktijk betrouwbaar geworden wegen van het verleden te verlaten.

Deze klacht, die men verleden jaar op het internationaal kongres van de F.A.O. in Rome over de bouw van vissersvaartuigen kon horen, heeft men ook op de studiedagen over de techniek in de zeevisserij in Oostende nogal eens kunnen beluisteren.

Toch zou het onjuist zijn om te stellen dat deze klacht zonder meer juist is. Het komt vaak meer neer op een verschil van tempo tussen reders en schippers enerzijds en bouwers en ontwerpers anderzijds bij het aanpassen aan veranderde omstandigheden dan op dom konservatisme. Want het unieke feite alleen al, dat het mogelijk is gebleken een dergelijk kongres op hoog niveau in Oostende te houden, wijst reeds op een onrechtvaardigheid in de genoemde klacht.

Het kongres heeft de initiatiefnemers namelijk geleerd, dat er wel degelijk belangstelling is voor de nieuwe ongekende mogelijkheden, die de snelle technische ontwikkeling in deze eeuw voor het visserijbedrijf heeft geschapen. Zelfs wanneer dit kongres niet meer dan deze konklusie had opgeleverd zou men reeds kunnen spreken van een gedurfd initiatief, dat met groot sukses is bekrond.

Het heeft echter veel meer opgeleverd. Eindelijk zag men hier eens een gezelschap van Belgen en Nederlanders bijeen, die te zamen een goede vertegenwoordiging van het visserijbedrijf in de beide landen vormden. Want er waren niet alleen vertegenwoordigers van de ambtelijke instellingen aanwezig. Integendeel. Men zag reders uit Oostende en ander Belgische vissersplaatsen zowel als uit Scheveningen en Katwijk. En wat de biologen, ekonomen, scheepsbouwers, scheepsontwerpers en nettenonderzoekers betreft kon men hetzelfde konstateren.

Uit discussies, die op een hoog peil stonden en de wetenschapsmensen veel hebben doen kunnen begrijpen van de aarzeling van de visserman jegens de nieuwe technische middelen, is voorts ook gebleken, dat ook in onze landen snelle veranderingen in het visserijbedrijf zich heben aangekondigd. Dat bleek bijvoorbeeld zo duidelijk uit de inleidingen van Ir J.F. Minnee over de hekvisserij en Ir J.H. Boot over de rationalisatie van de zeevisserij.

Inleidingen, die niet dor waren, maar boeiend en ook nog nieuws opleverden. Neem alleen maar eens de aankondiging van de beide heren, dat men binnenkort zal beginnen met de bouw in serie van een geheel nieuw type hekreiler en het opstellen van automatische losinstallaties in IJmuiden.

Anderzijds kregen de in zo grote getalle vertegenwoordigde Nederlanders een heel andere kijk op de bekwaamheden van de Belgische scheepsbouwers, toen zij de prachtige, slanke trawler « Prinses Paola » op de werf van Beliard en Crichton bezichtigden en kennis namen van de plannen van de heren Charbon voor de bouw van hekreilers in serie. Ook de inleiding van de heer Lic. Michielsens over de noodzaak van samenwerking tussen ekonoom en ingenieur maakte grote indruk en stemde tot nadenken, om maar eens wat voorbeelden te noemen.

Tot uitdrukking kwam in de inleidingen en de discussies ook de overtuiging, dat er snel een einde behoort te komen aan wat wij zouden willen noemen onwetenschappelijk bouwen van vissersvaartuigen in deze tijd. De opvatting, dat de kapitalen, die thans in een vissersvaartuig moeten worden geïnvesteerd, geen ruimte meer laten voor experimenten, waarvan de afloop geheel onzeker is.

En anderzijds, dat deze investeringen ook geen ruimte meer laten om voort te gaan op de oude voet in de vorm van het bestellen van schepen, die even groter en even sterker in motorvermogen moeten zijn dan het zusterschip van de konkurrent, zonder dat daarvan het voordeel is aangetoond...

Studiedagen, die hebben geleerd, dat het daagt in het Nederlandse en Belgische visserijbedrijf. Dat de belangstelling voor de snelle technische ontwikkeling van onze eeuw en de mogelijkheden daarvan voor het visserijbedrijf snel groeit en reeds groot is.

Studiedagen, die ondanks een misschien nog wat haperende organisatie, sommige inleiders waren te lang van stof en soms werd deze stof te dor en te ingewikkeld voorgedragen om interessant en leerzaam te zijn, een voorproefje hebben gegeven, welke mogelijkheden het oude visserijbedrijf nog bezit, wanneer wetenschaps- en praktijkmensen uit beide landen gaan samenspannen voor het goede doel. Daarom zijn deze dagen een herhaling meer dan waard.

Het feit, dat de heer Boogaard van het Nederlands ministerie voor wederopbouw in zijn dankwoord aan de Belgische organisatoren de suggestie deed spoedig een dergelijk kongres in Nederland in te richten, misschien wel het beste kompliment, dat de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging voor haar prachtige en gedurfd initiatief kon krijgen...

D. Schaap.

DE DRIE GROTE PROBLEMEN IN DE VISSERIJ

In het zopas verschenen « Fisheries Year Book and Directory 1960 » staat een artikel gepubliceerd die het in hoofdzaak heeft over de problemen van de huidige visserij-industrie, en als een voorwoord opgevat werd. Volgende gedachten hebben wij aan dit waardevol werk ontleend.

Naast de vele nevenfactoren zijn er drie problemen die zich in de huidige visserij-industrie vooral ten uiting brengen en kunnen samengevat worden in volgende gedachten: de toestand van de visstapel op huidig ogenblik, de intensiviteit van de vangst en de ontwikkeling van het visverbruik, aldus Dr. Geoffrey Leighton Kesteven, de pas aangestelde directeur van het Fisheries Research in the Commonwealth Scientific, Industrial and research Organisation of Australia.

Dr. Kesteven was lid van de F.A.O., eerst als deskundig officier in Azië, en hierop gedurende de afgelopen zes jaren, als hoofd van de Fisheries Biology Branch of Fisheries Division, F.A.O., te Rome. Alvorens zich Rome te verlaten om zich naar Australië te begeven en er zijn nieuwe functie aan te vatten liet de heer Kesteven zich in hiernavolgende bevoordingen uit:

« Met de uitermate grote en snelle uitbreiding der produktie in de laatste jaren en in acht nemend de dringende noodzaak om de aanvoer te vergroten is het van het allergrootste belang dat we onze wetenschappelijke opzoekingen verder zetten en zelfs nog uitbreiden. Wij moeten in staat zijn het redmiddel te vinden voor de wereldvisserij en zodoende de grootst mogelijke vangsten aan te voeren zonder ook maar enige schade te berokkenen aan de levensvatbaarheid der overige vissoorten, zoniet zullen er in de nabije toekomst fouten begaan worden waarvan de draagwijdte verder kan gaan dan vermoed wordt.

Op wetenschappelijk gebied werden tenandere grote vooruitgangen boekt. Reverton en Holt hebben bv. aangetoond dat het mogelijk is de toestand van de visstapel bij middel van statistieken vast te leggen en bij te houden. Mathematische bewerkingen hebben trouwens aangetoond dat de reproductiviteit en de toenemende potentie van de visstapel toe te schrijven is aan de natuurlijke dood en de veel te intensieve vangsten.

Op dit terrein werd in de laatste jaren een gedeelte van de grote taak afgelegd, maar er dient onmiddellijk hieraan toegevoegd dat het grootste gedeelte werd gebaseerd op oppervlakkige veronderstellingen. Wij hopen nu deze vermoedens om te zetten in vastgelegde feiten, bekomen door doorgedreven studies naar de gedragingen van de vis in de natuurlijke omgeving, oorzaken van

een natuurlijke dood, verslindings door grotere vissoorten, enz...

In verband te brengen met 't probleem van reproductie en toenemende potentie van de visstapel is ook het vraagstuk der visvangstintensiteit, of de overbevissing.»

Dr. Kesteven stipt aan dat deze intensiteit bestendig is toegenomen en dit vooral gedurende de laatste 10 jaren.

« Nu hebben wij, om maar een vb. te noemen, zeer grote fabriekschepen, met een grote drijfkracht en een enorme capaciteit. Dit feit en de snelle ontwikkeling der in die zin verwezenlijkte prestaties in omzeggens alle landen die de visserij bedrijven, hebben er toe bijgedragen dat de vangstintensiteit in grote mate is toegenomen, en alles laat voorzien dat, mede door de grote technische vooruitgang die voortdurend gemaakt wordt, deze intensiteit nog zal toenemen.

Om een voorbeeld te noemen. Niet lang geleden was er van vissen bij middel van elektriciteit geen sprake. Dergelijke wijze van vissen werd zelfs als ver gezocht en onverantwoord aanzien. Nu echter heeft men moeten inzien dat er met dergelijke methode van vissen wel degelijke vooruitgang te boeken is, in zoverre zelfs dat in de nabije toekomst de visserij bij middel van elektriciteit algemeen zal aanvaard worden. Hier hebben wij slechts één van de vele oorzaken genoemd die binnen afzienbare tijd zullen leiden tot een nog grotere vangstintensiteit.

Op huidig ogenblik staan we echter nu reeds met een totale wereldproduktie van meer dan 30 miljoen ton. Er zijn zelfs personen die dit cijfer zouden willen zien verdubbelen en de totale wereldproduktie brengen op 60 miljoen ton. Dit cijfer berust evenwel nog volledig op toekomstdromen, en wij durven ons ernstig de vraag stellen of het wel ooit zover zal komen. Anderzijds zijn wij er ons wel van bewust dat verschillende opzoekingen nog niet volledig geëxploiteerd zijn, terwijl anderen pas in hun kinderschoenen staan, zodat er langs deze kant nog hulp mag verwacht worden, hulp die evenwel niet zal leiden tot een dergelijk overdreven cijfer.

Dr. Kesteven stipte nog aan dat zou dienen gewerkt te worden aan een plan die nauwgezet de omvang van de werelddaanvoer bepaald, wil men de visserij-industrie winstgevend houden.

« Om de visserij-industrie winstgevend en produktief te houden, moeten wij er ons in de eerste plaats van overtuigen dat we de visstapel niet ondermijnen en zodoende en de vis en onszelf benadelen. — B.

Oostendse studiedagen groeiden uit tot een bemoedigend succes

De studiedagen betreffende de techniek in de zeevisserij, welke vrijdag te Oostende onder grote belangstelling startten, zijn tenslotte uitgegroeid tot een volledig succes, volledig zo men dan over de enige schaduwzijde, nml. de onverschilligheid van vele Belgische reders wil heenstappen. Het is immers opgevallen dat de belangstelling van Nederlandse zijde zeker zo groot was als van Belgische zijde. Daaruit kunnen we ongetwijfeld besluiten dat de belangstelling voor zuiver technische problemen in de ons omringende landen inderdaad veel groter en veel levendiger is dan bij ons.

Op deze studiedagen mochten we eveneens de tegenwoordigheid begroeten van de heer senator Van Buggenhout en de heer Dries Claes, stadsgenoot en volksvertegenwoordiger.

Hiermede bewezen deze personen eens te meer dat de visserij hen zeer nauw aan het hart ligt.

We zullen nog de gelegenheid hebben terug te keren op de vele technische vraagstukken die tijdens deze studiedagen werden aangesneden. De inrichters wisten beroep te doen op eminente technici en vooraanstaanden uit het bedrijfsleven om deze problemen te belichten hetgeen in niet geringe mate de «standing» van deze studiedagen heeft bevorderd.

OPENINGSZITTING

Onder grote belangstelling werden donderdagvoormiddag te Oostende de studiedagen betreffende de techniek in de visserij geopend. De voorzitter van het algemeen inrichtend comité, de h. H. Van Kerckhove, voorzitter van de afd. Westvlaanderen van de Kon. Vlaamse ingenieursvereniging sprak de openingsrede uit en onderlijnde de belangstelling welke de laatste jaren in Westvlaanderen werd gewekt voor een standardisatie van het materiaal en het doorgedreven wetenschappelijk onderzoek dat moet leiden naar een verbetering van de uitrusting en van de visserijtechniek aan boord van onze vissersvaartuigen. De visserijproblemen zijn problemen eigen aan de provincie Westvlaanderen en zo kwam het, dat de afdeling Westvlaanderen van de Kon. Vl. Ingenieursvereniging de organisatie van deze studiedagen aannam.

Het doel van de studiedagen is tweërlei: bij de ingenieurs en hogere technici interesse wekken omtrent een aantal technische vraagstukken waarvan de levensmogelijkheden van de Westvlaamse vissers afhankelijk zijn en anderzijds de mensen uit het bedrijf het inzicht geven van de mogelijke oplossingen van bepaalde technische vraagstukken die zich voor hen stellen. De aanwezigheid van talrijke buitenlandse deskundigen, moest tenslotte leiden tot vruchtbare uitwisseling van reeds opgedane kennis en ervaring.

In het kader van de Europese Economische ontwikkeling, hebben ook de visserijproblemen hun regionaal karakter afgelegd; vandaar ook dat de inrichters met vrede de afgevaardigden van de

ons omringende landen begroeten. Nadat ir. Van Kerckhove de studiedagen voor geopend had verklaard, gaf ir. Van Craeynest nog mededeling van enkele praktische schikkingen en verleende daarna als voorzitter van de studiedagen het woord aan lic. Michiels, adj. adviseur van de dienst voor zeevisserij, die handelde over het nut van de samenwerking tussen econoom en ingenieur, over het ontwerpen van het vissersvaartuig.

Daarna sprak nog ir. W. A. Swaan medewerker van 't Nederlands scheepswerkkundig proefstation te Wageningen over zeegangspoeven met middelen van vissersschepen.

's Middags werd de deelnemers een ontvangst aangeboden door het stadsbestuur van Oostende.

In de namiddag werd een bezoek gebracht aan de vissershaven en scheepswerven van Oostende en de eerste dag werd besloten met een gezamenlijke lunch aan boord van de mailboot Koningin Astrid.

Vrijdag werden de werkzaamheden voortgezet met meerdere referaten in de konferentiezaal van het nieuw stadhuis.

DE LAATSTE DAG

Nadat vrijdag nog was gesproken geworden door Jan Olof (FAO Fishing Boat Section Rome) over vorm en standardisatie van vissersvaartuigen; Edwing Mc Gruer (Edinburgh) over de aanwending van hout, waren de deelnemers in de namiddag de gasten van stad en provincie te Brugge, alwaar hen door de Gouverneur 's avonds een ontvangst werd aangeboden.

Zaterdag werden de werkzaamheden te Oostende besloten.

In de voormiddag werden voor een volle zaal nog vijf referaten gehouden. Ir. R. Gezels uit Oostende, handelde over de verschillende beschermingsmiddelen van de scheepsrump en de methodes die hierbij van toepassing zijn met aanduiding van voordelen en nadelen.

P. A. De Boer, adj. - inspekteur der visserijen te 's Gravenhage, handelde over de proeven in verband met pelagische netten. Spreker weidde uit over de verschillende netten die hierbij in gebruik zijn en bleef lang stilstaan bij de mogelijkheden deze netten aan te passen aan de haringvisserij. In Nederland immers werd een systeem beproefd met verstelbare planken bovenop de superkrubvisborden, dit ten einde een verkorting te verkrijgen van de vislijnen. In verband hiermede gaf spreker bepaalde suggesties voor de beoefening van de haringvisserij.

Dr. J. Reuter van het Nederlands Visserij Proefstation te Utrecht, sneed het belangrijk probleem van het nettenmateriaal aan en ir. E. Vandamme, uit Bredene behandelde de koeltechniek aan boord van vissersvaartuigen. De koeltechniek blijft er op gericht het afbraakproces van de vis na de vangst te remmen en hiervoor volstaat niet langer de gewone koeling met ijs. Deze gebruikelijke methode dient te worden aangevuld door koeling bij middel van koelinstallatie of van gekoeld zeewater. Tenslotte bleef spreker lang stilstaan bij de mogelijkheden geboden door contactdiepvriezing.

De laatste sprekers waren J.H. Boot, ir.-directeur scheepsbouwer en Pannevis, ir.-directeur in een werktuigkundige fabriek. Beiden gaven een zeer praktische kijk op de rationalisatie van de arbeid aan boord van het vissersvaartuig, het verwerken van het bruikbaar gedeelte van de vangst en de afvoer van het bewerkte produkt alsook het internationaal transport.

SLUITING VAN DE STUDIEDAGEN

Na de laatste sprekers kwam de h. ir. Bogaert (Nederland), dir. afdeling vaartuigen nog even aan het woord om het opzet van deze studiedagen te loven en de inrichters te feliciteren. Hij kondigde tevens aan dat dit initiatief door Nederland zou worden overgenomen.

In de kursaal ging een sluitingsbanket door waarop we o.m. bemerkten Prof. Soete, voorzitter van de Kon. Vlaamse Ingenieursvereniging, directeur-generaal Lievens, van het ministerie van Landbouw, de senatoren Van Buggenhout en Sobry, volksvertegenwoordiger Dries Claes, Kesteloot, voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge e.a.

Een tafelrede werd uitgesproken door prof. Soete, die vooreerst gelukwensen stuurde aan het adres van de afd. Westvlaanderen en inzonderheid aan voorzitter ir. H. Van Kerckhove en sekretaris ir. Snauwaert, die de spil vormden van de studiedagen. Hij dankte dir.-gen. Lievens voor zijn actieve belangstelling alsook de provinciale en stedelijke autoriteiten die het initiatief tot deze studiedagen over techniek in de zeevisserij ten volle hebben gesteund en sprak tenslotte de hoop uit dat in de toekomst even eendrachtig zal worden samengewerkt om dit initiatief een nog grotere vlucht te geven.

De h. L. P. H. Decrop, voorzitter van de Belgische Rederscentrale was de tolk van alle aanwezigen om namens de Zeevisserij de inrichters te danken voor de wijze waarop ze de aandacht hebben gevestigd op de vele technische problemen in het visserijbedrijf. Hij zegde verder alle nodige steun toe om deze studiedagen in de toekomst een nog grotere uitstraling te verlenen.

NIEUWPOORTS VISSERSVAARTUIG VIST TORPEDO OP Tuig woog 1.500 kg

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.701 «Angelus» van Arthur Calcoen, dat de visserij bedreef nabij de Britse kust en onder bevel stond van schipper Roger Calcoen, kreeg af te rekenen met een torpedo die zich in de netten bevond.

De torpedo woog 1.500 kg en had een lengte van nagenoeg 5 meter.

Het opgeviste voorwerp verkeerde nog in een goede staat en werd diensvolgens met de nodige omzichtigheid behandeld. Hierop werd onmiddellijk koers gezet naar de thuishaven waar ter hoogte van de houthaak gemeerd werd.

De ontmijsdienst werd direct verwittigd en de bevoegde diensten begaven zich ter plaatse om de torpedo onschadelijk te maken. — B.

LEEGTREKKEN VAN DE VISSERSHAVEN

Wegens dringende herstellingen welke dienen uitgevoerd aan de kleine slipway in de vissershaven zal het dok op de hiernavolgende data en uren leeggetrokken worden. Wij houden er aan de reders hierop attent te maken en eventueel hiermede rekening te houden.

— Op donderdag 29 september 1960, van 's middags tot en met zaterdag, 1 oktober 's avonds.

— Op donderdag 6 oktober 1960, van 's middags tot en met zaterdag 8 oktober 1960 's avonds.

Gedurende de twee voormelde tijdspannen zal het dok enkel toegankelijk zijn voor vaartuigen van minder dan 13 voet. — B.

OVERLIJDEN

Wij vernemen het overlijden van de heer Felix-Cornelis Verleene. De heer Verleene, die in leven reder was, en eigenaar van de O.128, is na een langdurige en pijnlijke ziekte afgestorven in de ouderdom van 73 jaar op zondag 18 september. Hij werd de laatste weken ter verzorging opgenomen in de H. Hart kliniek te Oostende.

Aan zijn weduwe en de familie bieden wij onze oprechte deelneming aan in het zware verlies welke hen komt te treffen. — B.

CORPORATIEF VAN VIS-BIJPRODUKTEN TE BOULOGNE

Sedert enkele maanden werkt in de haven van Boulogne een zeer modern uitgeruste fabriek, bestemd tot produktie van visbijprodukten. De fabriek behoort toe aan een cooperatief waarvan, voor de eerste maal, alle vertegenwoordigers van de beroepsmiddens deel van uitmaken: reders, handelaars, zouters, drogers en inleggers.

De beroepsmiddens te Boulogne kunnen zich terzake beroemen op een zekere specialisatie. De zaak van de bijprodukten is nu wel van een bijzonder belang geworden. Er is vooreerst het feit dat het fileteren van vis in aanzienlijke mate is toegenomen. Vermelden wij hierbij dat bij het «fileteren» ongeveer 60 t.h. afval is. Verder zijn er de moeilijkheden in verband met de overgrote invoer van Peruviaanse vismeel.

Zich steunende op de eenvoudige begrippen: zich uitrusten en zich verenigen, kwam de cooperatief tot stand, en na 5 maanden werking werden reeds tastbare resultaten bereikt. Inderdaad, terwijl de prijzen van de afval bestemd voor de vismeelfabriek in de meeste Europese havens daalden, zelfs met 50 t.h., bleven deze prijzen te Boulogne op hetzelfde peil.

Hieruit blijkt nogmaals wat het cooperatief systeem vermag!

HET GEVOLG VAN EEN AKTIE VANWEGE DE OVERHEID OM EEN MEER PROTEINEHOUDEND VOEDSEL TER BESCHIKING VAN DE INLANDSE BEVOLKING TE MALGACHE WAS...!

Ten Oosten van de Zuid-Afrikaanse kust, hiervan gescheiden door de straat van Mozambique, in de Indische Oceaan ligt Malgache, één van de grootste eilanden ter wereld, (zo groot als België en Frankrijk samen) beter gekend onder de naam van Madagascar, zoals het vroeger genoemd was.

Sedert geruime tijd was het de bekommernis van de overheid een meer proteïne-inhoudend voedsel ingang onder de bevolking te doen vinden. Hiertoe werd de aandacht gericht naar de zeer visrijke rivieren en meren.

De toestand is er nu zo dat de inlandse visserij nu werkelijk uitgegroeid is tot een familiebedrijf, waar de ganse familie van groot tot klein, zich toelegt op de visvangst.

In de vroege morgen is de eerste taak der dorpelingen: op visvangst uittrekken. Een volwassene vangt gemiddeld 5 kg en de kinderen in doorsnee 2 kg vis. Na de vangst keren zij huiswaarts en nutten de vers gevangen vis en roken deze welke niet onmiddellijk verbruikt wordt. Aldus vangen de dorpelingen jaarlijks 20.000 kg vis, waarvan 8.000 kg vers gekonsumeerd wordt.

Zoals reeds gemeld is deze toestand gegroeid uit de enthousiaste reactie van de inlandse bevolking op een inspanning door de overheid geleverd, de inlandse bevolking aan te zetten meer proteïnehoudend voedsel te verbruiken.

Hoe is dit nu juist in zijn werk gegaan? In 1950 werden de rivieren en meren van een snel voortplantende vissoort voorzien. In '54 kwam de overheid op het idee om in de lager gelegen gedeelten, waar een overvloed van water was, vispoelen uit te graven en deze dan ook van de snel voortplantende vissoorten te voorzien.

In 1958 waren er 40.000 van dergelijke vispoelen, thans ruim 80.000.

Op deze wijze werd op een economische wijze een aanvullend voedsel verschaft aan de inlandse bevolking welke zich hoofdzakelijk voedde met rijst en maniok. Nu wordt gemiddeld 200 gr vis per dag verbruikt (wat een verschil met de 150 gr per week voor een Europeaan) door deze die op visvangst uittrekken. Voor deze waar zulks niet mogelijk is, is het verbruik 30 gr per dag en waar de distributie van de gevangen vis moeilijker is, is het verbruik amper 10 gr.

En dan kan de vraag gesteld worden hoe het mogelijk is dat de vis, alhoewel voorhanden, zo moeilijk kan verspreid worden?

Zulks is alleen te wijten aan geografische factoren.

Een met jungle-wouden bedekte hoogvlakte ligt in Centraal Malgache. De Oostkust is smal en moerassig, terwijl de Westkust

talrijke eilandjes en koraalriffen kent.

De langs de kust gelegen vissersdorpen zijn van het binnenland afgescheiden door een dicht broesgebied. Daarbij komt het hete klimaat wat het vervoer van vis alleszins niet in de hand werkt.

Hoge golven en geringe opbrengst houden de vissers van de Oostkust weg.

In hun lichte kano's verkiezen zij de kalme wateren van de Westkust. De aldaar gebruikte methode is typisch primitief.

De vissers vissen nog praktisch uitsluitend voor eigen gebruik en wenden volgende methode aan.

Tal van kano's vormen een halve cirkel rond een rif en drijven de vis naar het ondiep water terwijl zij al maar door het hun paddels in het water slaan. Van zodra de bootjes de plaats bereikt hebben waar het water, als men er in staat, tot aan het middel komt, smijten de vissers hun netten om te voorkomen dat hun prooi zou ontsnappen.

Alsdan springen zij over boord en vangen de vis bij middel van hun speren.

Thans vangt men te Malgache aan, de vis te drogen en te zouten. Een proefstation werd zelfs opgericht voor het vervaardigen van vismeel.

VISSERIJNIEUWS UIT HET BUITENLAND

FABRIEKSCHIP VAN 7.000 TON VOOR OOST-DUISSLAND

Het fabriekschip Martin Andersen Nexø, hebbende een brutotonnage van nagenoeg 7.000 ton en die vroeger dienst deed als diepvries vaartuig ondergaat haar laatste veranderingswerken op de werf Mathias Thesen, te Wismar. Men hoopt dat het vaartuig in de loop van deze maand nog ter visserij zal uitvaren op de gronden van Labrador en Goenland. Dit vaartuig is verbonden aan de haven van Rostock. — B.

MODERNISERING VAN DE GRIEKSE VISSERSHAVENS

In Pireaus, de Griekse vissershaven zijn de werken die aldaar werden uitgevoerd praktisch beëindigd. De minister van handel en nijverheid heeft thans zijn goedkeuring gegeven voor het bouwen van een diepvries installatie op de pier van Patras. Men zal echter af te rekenen hebben met enkele technische moeilijkheden voor wat betreft de grondvestingen van deze pier. — B.

DEENSE SCHEEPSMOTOREN VOOR VIETNAM

250 diesel-motoren voor vissersvaartuigen zullen door de Deense motorenfabrieken geleverd worden aan de scheepswerven van Zuid-Vietnam.

OPZOEKINGS- VAARTUIG VOOR INDIE

Door het Indonesisch Ministerie voor Visserij werd een opzoekingsvaartuig besteld bij een Noorse werf. Het vaartuig heeft een lengte van 28 meter en een breedte van 6,58 m. Het vaartuig zal een brutotonnage van 180 ton hebben en uitgerust met een motor van 400 pk. Het vaartuig zal eveneens uitgerust zijn met twee diesel hulpmotoren, alsook met de nodige navigatie en detektie-apparaten die het vaartuig in staat zullen stellen langsheen de Indische kusten te opereren, met het oog op de uitbreiding van de kustvisserij in dit land. — B.

NOORSE VISSERIJ- EXPEDITIE IN AFRIKA

De visserij-expeditie, opgericht door de Noorse visserijmiddens die zal uitgevoerd worden langsheen de Afrikaanse kusten, heeft een groot succes gekend bij vele reders. De expeditie zal geleid worden door het vaartuig Johan Hjort van 't Noorse Ministerie voor visserij, vergezeld van 10 vissersvaartuigen uitgerust met een diepvriesinstallatie.

Een eerste doel die in Afrika zal nagestreefd worden is de vangst van tonijnen. Vooraf vertrekt het opzoekingsvaartuig Johan Hjort in november naar Dakar, van waaruit het de nodige inlichtingen aan de overige vaartuigen zal geven.

ZEER KLEINE HARINGVANGST

Deze werd vandaag aangevoerd door de O.305 na een tamelijk lange reis. De kwaliteit van de haring was overigens niet bijzonder slecht en de prijzen waren op hetzelfde peil als gisteren. De vangst was echter veel kleiner dan deze van de O.124 en bevatte amper 200 bennen. Het spreekt vanzelf dat dit te weinig is om er een reisje mee te maken. De uitslag bedroeg inderdaad slechts 91.635 F. Het ziet er naar uit dat dit de laatste reizen geweest zijn van onze haringvloot, wel te verstaan op zomerharing.

DE ENGELSE HARINGINDUSTRIE IN 1959

Het Engelse haringseizoen 1959 was veruit het slechtste seizoen welke men tot op heden maakte. Des te erger is dit, daar er algemeen een vruchtbaar jaar in het vooruitzicht gesteld werd, waarbij werd voorzien dat de haringaanvoer zou stijgen met 25 % in vergelijking met het jaar 1958. De weersomstandigheden waren in 1959 evenwel zo abnormaal dat er van een normale visserij-bedrijvigheid niet kon gesproken worden. Gevolg hiervan was, dat de totale aanvoer in plaats van een stijging van 25 % een vermindering van dezelfde waarde onderging. Alles liet evenwel een gunstig seizoen verwachten. Gedurende de aanvangsperiode van het haringseizoen, en dit tot ongeveer midden oktober, was het weder buitengewoon kalm en het water uitzonderlijk helder.

Twee opzoekingsvaartuigen van het Ministerie van Visserij van Engeland bepaalden twee plaatsen die een goede vangst beloofden.

Ook in Engeland had men echter met spelbrekers af te rekenen, doordat een vaartuig vroeger de haringvangst inzette dan gewoonlijk. Inderdaad werden door een

vaartuig, uitgebaat door de Herring Industry Board reeds voortijdig een paar reizen ondernomen op de voormelde visgronden. Deze vangsten waren uiterst klein, wat tenandere goed te begrijpen is. De haring was inderdaad nog niet dicht genoeg bij de zeespiegel gestegen opdat ze in de netten zou geraken.

Na een periode van uiterst slecht weder werden een paar goede vangsten aangevoerd. Het slecht weder bleef evenwel aanhouden. Netten en vistuig gingen in grote mate verloren en de visserij werd herhaaldelijk onderbroken.

Het is klaarblijkelijk dat de haringstapel praktisch dezelfde was als in 1958, en dit werd trouwens bewezen door de aanvoer van de Sandettie gronden, later in het jaar. De vaartuigen die op deze gronden de haringvangst bedreven bestonden voor het grootste gedeelte uit grote trawlers.

Het is tenandere deze visserij die in de visserijmiddens als DE grote oorzaak van het tenietgaan van de eens zo bloeiende haringvangst aanzien wordt. — B.

Het failliet van de «Scheepswerven van Vlaanderen»

DIREKTEUR ORTIZ TE GENEVE OPGEDOKEN

De jongste dagen deden geruchten de ronde dat de Zuidamerikaan Ortiz, directeur van de scheepswerven van Vlaanderen te Brugge, die onlangs failliet werden verklaard, spoorloos verdwenen was. Nu wordt vernomen dat Ortiz tot wie deze geruchten waren doorgedrongen, via zijn Belgische advocaat zijn verblijfplaats heeft bekend gemaakt en te kennen heeft gegeven met de curators van het faillissement in contact te willen komen. Hij verblijft momenteel in Genève maar men twijfelt er sterk aan of hij persoonlijk contact wenst tot stand te brengen. Dit zal waarschijnlijk via zijn advocaat gebeuren. Daar er vooralsnog geen spraak is van een bedrieglijke bankbreuk, heeft Ortiz geen moeilijkheden met het parket te vrez. Toch zou men hem aanwrijven dat hij in de verdachte periode bepaalde grote schuldeisers tegenover kleinere zou hebben bevoordeeld.

Na een eerste schatting bedraagt het tekort in deze falng meer dan 100 miljoen F. Ortiz zelf zou tientallen miljoenen F in deze zaak hebben verloren, terwijl de Griekse reder Onassis die in de afgelopen maanden 70 miljoen F in de scheepswerven investeerde, eveneens onder de grootste verliezers mag worden gerekend. Van haar kant heeft de nationale maatschappij voor krediet aan de nijverheid nog een tegoed van 55 miljoen F.

De curatoren waaraan vrijdagmorgen nog Mr. Denneneweth werd toegevoegd, wat hun aantal op zes heeft gebracht, zijn thans druk bezig met in deze verwarde zaak orde te scheppen. Men heeft eigenlijk nooit geweten waar de kapitalen tot het stichten van de vennootschap vandaan kwamen, zodoende kan men zich nog geen

idee vormen van de persoonlijke verliezen van de aandeelhouders, waaronder zich ook de h. Arias, de voormalige Panamese ambassadeur te Londen en echtgenoot van de Britse prima-ballerina Margot Fonteyn, bevindt. Anderzijds stelt zich het probleem van het eigendomsrecht der schepen, welke op de scheepswerven in aanbouw zijn.

Het betreft de Orpheus welke reeds te water is gelaten en een tweede fruitschip dat nog op de stapel staat. De reders die deze bestelling doorgaven beweren, dat deze twee schepen niet in het faillissement kunnen worden opgenomen en zij beroepen zich hiervoor op het zeevaartrecht, doch de maatschappij van krediet aan de nijverheid op wier verzoek de falng werd uitgesproken, heeft op de scheepswerven met alles wat er zich op bevindt, beslag doen leggen. Onderhandelingen zijn thans aan de gang om de bouw van de schepen te voltooien. In deze onderhandelingen speelt Onassis die de schepen opeist, een grote rol.

Inmiddels zijn de 700 werklieden en bedienden van de scheepswerven afgedankt, zonder betaald vooropzeg. Dit is vooral een zware klap voor de bedienden die allen recht hebben op een vooropzeg van drie maanden. Zij zullen het verloop van de zaak moeten afwachten om te zien of er na betaling van de bevoorrechte schuldeisers nog voldoende overschiet om vergoed te worden.

Voor de volgende week is er een algemene vergadering van de raad van beheer voorzien, waarna men hoopt een klaardere kijk te hebben op tal van punten die nog in een volslagen duisternis zijn gehuld.

Sprotopvangregeling 1960

VERGADERING VOOR REDERS

Naar aanleiding van de vergaderingen welke te Nieuwpoort en Oostende plaats grepen op respectievelijk 10 en 19 september 1960, werd besloten een bijkomende vergadering te beleggen voor alle kustvissers-reders welke de sprotvissers-reeks beoefenen; zowel voor deze van Nieuwpoort als deze van Oostende.

Deze bijkomende vergadering grijpt plaats op zondag 25 september in «Het Zal Wel Gaan», St. Petrus en Paulusplein, te 10.30 u.

Alhoewel alle betrokkenen een uitnodiging hiertoe ontvingen, wensen wij langs deze weg nogmaals een dringende oproep tot allen te richten en verzoeken ALLE kustvissersreders deze vergadering bij te wonen.

Welbewust van de bekomen resultaten der opvangregeling, mag het U niet ontgaan dat een gemeenschappelijke bespreking steeds vruchten afwerpt en er kan toe bijdragen zekere misverstanden uit de weg te ruimen, alsmede eventuele verbeteringen te bewerkstelligen.

Het is niet op grond van onderling gepraat en persoonlijke reacties, tegenstrijdig met het algemeen belang, dat bepaalde problemen een gunstige oplossing krijgen. Door samenwerking en vreedmoedige konfrontatie der gedachten, rekening houdend met de omstandigheden, kan een oplossing bewerksteld worden waarvan iedereen zijn profijt zal oprapen.

GEMERKTE TONG GEVANGEN

Toen de Z.471 schipper René Van Torre ter visvangst was op 18 mijl N.N.O. van het lichtschip Smit's Knoll en de vangst beoefend werd op ca 22 vadem diepte bemerkte men tussen de vangst een gemerkte tong van 30 cm lengte met kenmerken YM7550. Aangifte hiervan werd gedaan aan het waterschoutambt.

Zij hadden pech...

AANVARING
Z.514 DOOR Z.476

De Z.514 «Zeemeermin» van reders Wwe Vandierendonck lag gemeerd aan de noordkant van de kleine pier te Zeebrugge. De reder werd door een onbekende ver Wittigd dat zijn schip schade zou opgelopen hebben door een aanvaring van de Z.476 van reder Depaape L. Hierbij liep de Z.514 schade op aan stuurboord, achtergalg en beide verbindingsbaren van galg naar klokhuis werden geplooid. — B.

OPSLEPING VAN
Z.24 DOOR Z.432

Terwijl de Z.432 van reder R. Claeys, aan de korre lag werd hij opgeroepen door de Z.24 van reder Cogge H. die met motordefekt af te rekenen had, en om sleep-hulp verzocht. De schipper van de Z.432 was onmiddellijk akkoord en sleep-te het defekte vaartuig op naar de haven van Zeebrugge. — B.

ACHTERMAST VAN
Z.104 GEBROKEN

Terwijl de Z.104, van reder R. Snauwaert, de visserij bedreef sloegen de beide netten plotseling vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Pogingen om het net los te krijgen werden ondernomen, zonder succes evenwel. Het schip kwam dwars te liggen en zwenkte door de stroming. De stuurboord-korrekabel kwam bijgevolg tegen de achtermast terecht waardoor deze op 3,5 m van de top afbrak. — B.

OPSLEPING VAN
Z.442 DOOR Z.401

Wegens de opkomende storm werd aan boord van de Z.442, van reder Adams L., de korre gewonden. Op een gegeven ogenblik kwam deze echter in het schroef terecht. Gezien op eigen krachten niet kon worden hersteld werd via de radio de sleep-hulp van de Z.401 van reder Demunter J. ingeroepen. De schipper van de Z.401 was akkoord en sleepte het defekte vaartuig veilig de haven van Zeebrugge binnen. — B.

OPSLEPING VAN
N.812 DOOR N.27

Terwijl de N.812 de garnaalvisserij bedreef werd vastgesteld dat de olie-drukmeter geen oliedruk meer aanwees. Bij onderzoek werd een bout in de pomp aangetroffen. Na hermontage van de pomp werd verder gevaren maar een weinig later deed het defekt zich opnieuw voor. De schipper besloot hierop de hulp van de N.27 in te roepen die in de nabijheid viste en aanvaardde de opsleping te doen naar de haven van Nieuwpoort, die zonder verder onheil bereikt werd.

OPSLEPING VAN
Z.501 DOOR Z.764

Terwijl de Z.501, van reder Ackx V. de visserij bedreef werd plotseling vastgesteld dat de V-riem van de waterafkoelingspomp van de motor gebroken was. De riem werd hersteld en verder gevist. Na het winden van de korre brak de riem echter opnieuw. De nieuwe V-riem werd nog tot tweemaal toe

hersteld doch brak telkens opnieuw. Hierop werd sleep-hulp ingeroepen van de Z.764 die bereid was de Z.501 naar Zeebrugge op te slepen, die zonder verdere moeilijkheden bereikt werd. — B.

AANVARING
Z.751 DOOR Z.504

Terwijl de Z.751 van reder Depaape H., veilig gemeerd lag aan de kaai werd zij aangevaren door Z.504. Hierdoor leed de Z.751 schade aan de steven en de achterspiegel. — B.

OPSLEPING VAN
Z.520 DOOR Z.68

Terwijl de Z.520, van reder Vantorre A. zich naar de visserijgronden begaf werd vastgesteld dat de schroefaskoker begon warm te lopen. De schroefaskoker werd een weinig losgedraaid om deze te verkoelen doch dit bleek vruchteloos, waarop de terugreis werd aangevangen. Toen het te erg werd zag de schipper zich verplicht de sleep-hulp van de Z.68 in te roepen die de Z.520 veilig in de haven van Zeebrugge binnensleepte. — B.

BEVRIEZING IN HET LUCHTLEDIGE

In Duitsland werd een nieuw procedé beproefd om aan boord vis te bewaren. Het betreft hier het bevroren in afgekoelde luchtledige containers. Met deze methode toe te passen wordt bekomen dat het vocht in de vis niet bevroren wordt, wat een betere bewaring garandeert. Er zijn echter 2 nadelen aan dit systeem verbonden welke echter kunnen overbrugd worden.

Eerst en vooral is er de hoge kostprijs van de installatie welke ongeveer op 500.000 D.M. komt.

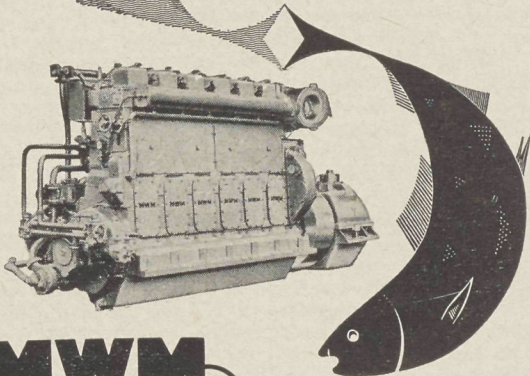
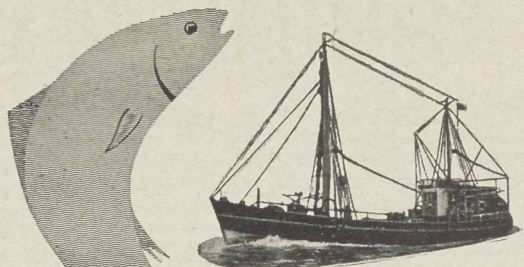
In de tweede plaats is er het feit dat de huidige trawlers niet geschikt zijn om deze installatie te plaatsen, zodat deze methode enkel kan aangewend worden aan boord van de nieuwe trawlers.

FISHERIES YEAR BOOK AND DIRECTORY 1960

In ons blad van vorige week hebben wij melding gemaakt van het verschijnen van het «Fisheries Year Book and Directory 1960». Wij hebben alsdan op bondige wijze de inhoud van dit jaarboek weergegeven.

Ter inlichting van de eventuele geïnteresseerden hebben wij medegedeeld dat het jaarboek verkrijgbaar was bij Major R. A. Blyth. Wij vergetelheid werd echter het adres niet opgegeven. Wij verontschuldigen er ons voor en melden het nu, nl. Avenue Heydenberg 6, Brussel.

De prijs ervan bedraagt 145 F, te storten op C.C.P. nr 77.66.30 van voornoemde.



MWM
DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen
VAN 3 TOT 2.000 PK

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C°
28, Kasteellaan, Gent - Telef. 251730/256881 - Telegr. : Benzidiesel 2232V

ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD!

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

★
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

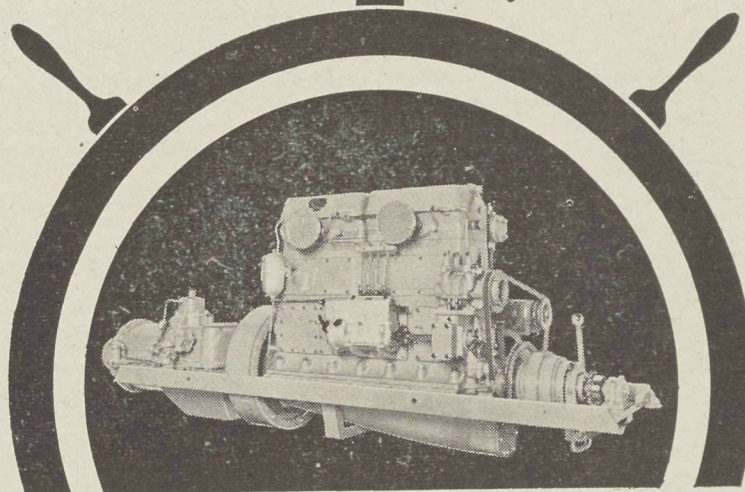
h a n d
i n
h a n d

DIESEL



MERCEDES-BENZ
DIESEL

Scheeps- motoren
spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



van 20 tot 3.000 PK.

Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)

JAARVERGADERING
INTERNATIONALE
RAAD VAN HET
ONDERZOEK
VAN DE ZEE

De 48e jaarvergadering van de Internationale Raad van het Onderzoek van de Zee wordt dit jaar gehouden van 19 tot 28 september te Moskou.

Van Belgische zijde werd de h. E. Leloup, dd. Directeur van het Koninklijk Belgisch Instituut voor natuurwetenschappen, Directeur van het Zeewetenschappelijk Instituut en de h. Ch. Gilis, visserij-technicus van de Dienst voor de Zeevissrij te Oostende afgevaardigd.

In de jaren 1957 en 1958 werd een intensief haringmerkprogramma uitgevoerd bij de westkust van Jutland met het doel te bestuderen of de industrie-haringvisserij van het vasteland de oorzaak zou kunnen zijn van de verminderde haringvangsten onder de Engelse wal.

Het desbetreffend rapport, dat tot een negatieve konklusie leidde zal ter sprake komen tijdens deze jaarvergadering. Het meten van haringlarven in de Noordzee, coördinatie van het haringonderzoek in de noordelijke wateren, alsmede vraagstukken in verband met de Noorse kabeljauw, visserijstatistiek en tonijnvisserij en -afzet zullen verder besproken worden.

HOOGWATER

23 vrij	0214	50	0845	5
	1426	51	2115	3
24 za	0251	50	0923	5
	1504	51	2154	3
25 zo	0330	50	1000	6
	1546	51	2232	4
26 ma	0412	49	1041	7
	1631	49	2314	6
27 do	0459	47	1128	8
	1723	47		
28 wo	0554	45	0005	8
	1828	45	1231	10
29 do	0706	42	0113	10
	1955	43	1356	11
30 vrij	0840	42	0239	12
	2127	44	1527	10

OKTOBER

1 za	1002	44	0403	11
	2242	47	1648	7
2 zo	1104	46	0510	8
	2338	49	1752	4
3 ma	1152	48	0606	6
			1844	2
4 di	0024	50	0649	5
	1233	50	1927	1
5 wo	0104	50	0731	4
	1312	50	2006	1
6 do	0142	50	0810	4
	1350	51	2041	2
7 vrij	0218	50	0849	5
	1430	50	2117	4
8 za	0255	49	0927	6
	1508	50	2151	5
9 zo	0331	48	1003	6
	1547	49	2221	7
10 ma	0406	46	1039	7
	1625	47	2257	9
11 di	0443	44	1122	9
	1706	44	2339	10
12 wo	0528	42		
	1758	41	1213	10
13 do	0623	39	0034	12
	1908	40	1318	11
14 vrij	0755	38	0146	14
	2034	40	1433	12
15 za	0917	39	0306	14
	2148	41	1550	12

oostendse markt en vismijnecho's

De totale aanvoer was deze week opnieuw minder groot dan deze van de voorgaande week. Alleen op de openingsmarkt was er voldoende vis voorhanden. Spijtig dat toen de kwaliteit het minst was.

Van nu voort zal het trouwens wel zo zijn dat de maandag de voornaamste dag zal worden wat de aanvoer betreft. Aan de reder te zorgen dat ook die dag goed verzorgde waar op de markt gebracht wordt. Het is immers de vis welke die dag wordt verkocht die het langst moet houden, aangezien het grootste deel maar de vrijdag wordt verbruikt. Als nu op de eerste verkoopdag de kwaliteit al maar is om daar te laten, dan kan men zich gemakkelijk voorstellen wat het op de vrijdag zal zijn. Meteen is dat een omgekeerde propaganda voor het visverbruik. Wie eenmaal slechte vis op zijn tafel kreeg zal inderdaad niet zo gauw geneigd zijn het nog eens te beproeven. Naast de reders mag

ook de handel zijn best doen om de vis, eenmaal aangekocht, zo goed mogelijk te bewaren om ze in de best mogelijke voorwaarden aan de klanten aan te bieden.

Het is derhalve niet genoeg dat de vis wordt gekeurd vooraleer ze wordt verkocht in de vishalle, ook daarna kan een keuring nog van nut zijn.

De verminderde aanvoer werd vooral veroorzaakt door de kleinere hoeveelheid IJslanvis die werd binnengebracht, terwijl ook de kreeftenputters en de witte bankers in veel geringer getale aan de afslag verschenen. Soorten die minder werden gebracht waren tongen, hetgeen voor gevolg had dat de prijzen voor deze soort van op de openingsmarkt gingen stijgen. Minder tot uiting kwam de prijsstijging voor de roggen, die maandag zelfs bepaald goedkoop waren.

Een betere verdeling van de aanvoer over de drie dagen zou

dit waarschijnlijk vermeden hebben. Tarbot was een vissoort die vooral de eerste dagen weinig belangstelling kende en hierdoor gaandeweg in prijs daalde.

Al met al was het echter een bevredigende week, met dien verstande dat schepen die te kleine vangsten aanvoerden er niet toe kwamen renderende uitslagen te boeken. Mits een redelijke vangst kon gelost worden was men van eeh renderende opbrengst zeker.

Onze kustvissers waren eens te meer het kind van de rekening, in die zin dat stormen hen beletten uit te varen. De vangsten waren op de andere dagen wel bevredigend en schommelden even boven de 40 kg gemiddeld. Verkocht aan een prijs die steeds boven de 30 F per kg bleef konden sommige schepen toch renderende dagopbrengsten kennen. Er bleven echter ook meerdere schepen beneden de 1.000 F per dag, hetgeen toch wel als minimum mag aan-

zien worden, ook voor deze schepen. Er zijn dan ook opnieuw enkele visvaarders bijgekomen, de welke wel goede uitslagen bereikten. In de helt van de week werden ze echter door overmacht belet hun brood te verdienen.

De totale aanvoer bestond in de afgelopen week uit 9.900 bennen vis, 33.750 kg haring, 22.100 kg tong en 11.916 kg kreeftjes. Hiervoor waren 45 schepen nodig.

Van negen IJslanders die we verleden week kregen vielen we thans terug op zes eenheden. De totale aanvoer van deze visgrond was dan kleiner en bestond uit 5.770 bennen vis en 11.000 kg kreeftjes. Laten we hieraan toevoegen dat bij die totale aanvoer een 600 bennen haaien waren die van Noop Head werden aangevoerd, en dat aan eigenlijke IJslandse soorten maar een goede 5.000 bennen op de markt waren. De prijzen voor deze soorten waren de ganse week bevredigend, de kwaliteit was het minder. De vangsten waren voor de kleine IJslanders dit keer wel wat te gering, zodat de hoge opbrengsten niet zo talrijk waren. De hoogste uitslag was deze week voor de O.294, schip dat 737.000 F besomde.

Van de Noordzee waren de vangsten over het algemeen niet groot. Alleen de O.278 maakte een zeer mooie reis dank zij een grote vangst kabeljauw in zeer korte tijd gevangen. Kabeljauw was woensdag ook veel duurder. In totaal 580 bennen vis en 18 bennen makreel. Makreel was duur wegens de schaarste.

Acht Kanaalschepen brachten 1.410 bennen vis en 4.500 kg tong op de markt. De meeste vangsten waren groot genoeg om renderende opbrengsten te geven. Kanaal-soorten kregen woensdag de beste prijzen, met uitzondering dan voor roggen die goedkoop bleven. Wijting was echter veel duurder. Ook tongen en tarbot stegen in prijs. Slechts vier Witte Bankers die maandag en woensdag kwamen verkopen. De tongenmarkt was dus niet bijster sterk bevoorrad, hetgeen een prijsstijging veroorzaakte van maandag naar woensdag.

De sluitingsmarkt gaf ook voor platvis en kleine soorten betere prijzen zodat toen de beste uitslagen werden bereikt, dit hoewel de vangsten kleiner waren dan maandag.

Slechts één vangst van de Oost, welke 50 bennen vis en 700 kg tong bevatte en een bevredigende uitslag gaf.

De westaanvoer was tamelijk regelmatig over de drie verkoopdagen verdeeld. De prijzen voor roggen waren weinig interessant; voor de meeste andere soorten konden echter goede prijzen bekomen worden. In totaal 13 vangsten met 805 bennen vis en 5.600 kg tong.

Van de Noord werden weer mooie vangsten binnengebracht, aangezien 3 schepen 500 bennen

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	17-9-1960	19-9-1960	20-9-1960	21-9-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	50,—58,80	40,—49,80	46,—53,—	49,—55,20
3/4 tongen — 3/4 sole	51,—	43,—54,—	52,—55,—	56,—62,60
Bloktongen — Sole moyenne	51,40	49,40-55,—	56,—57,20	56,—64,—
Voor kleine — Toute petite	48,60-51,—	41,50-50,—	51,50-53,40	50,—59,50
Kleine — Petite	17,80-30,—	29,—32,40	23,40-41,50	40,60-45,60
Tarbot groot — Turbot, gros	47,50	31,40-43,—	36,60-42,—	35,—47,80
Middel — Moyenne	36,—	21,50-31,—	25,—33,60	26,50-36,—
Kleine — Petite	.....	13,50-26,—	20,—23,40	20,—27,50
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	14,50	13,50-18,—	13,50-15,80	14,80-16,40
Grote iek — Grosse	12,50	10,—12,60	12,—13,50	12,—17,40
Kleine iek — Petite	8,70	9,50-14,20	12,50-14,80	13,20-16,50
Iek 3e slag — 3e sorte	6,70	6,60-12,—	11,—12,—	13,20-16,60
Platjes — Toute petite	4,—	4,—5,40	4,20-9,60	5,—6,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	8,—14,80	.....	18,50-21,50
Middel — Moyen	.....	5,—8,—	7,50	10,—13,50
Kleine — Petit	.....	5,—7,—	7,—8,—	8,80-11,60
Heek, grote — Merlu, gros	.....	9,50-22,—	.....	13,—29,—
Middel — Moyen	.....	6,—16,50	.....	11,50-16,80
Kleine — Petit	.....	3,20	.....	4,60
Rog — Raie	.....	4,20-9,60	5,—12,50	5,40-12,80
Rode poon — Perlon	.....	9,—	12,80-14,—	11,—18,—
Grauwe poon — Grondin	.....	1,30-4,—	1,80-4,50	4,—
Kabeljauw — Cabillaud	20,—	7,40-19,40	12,—16,50	15,—28,60
Gullen — Petit cabillaud	3,40-10,—	3,—8,—	3,—10,40	6,60-17,40
Hozemondhamme — Baudroie	.....	20,00 20,00 20	.....	28,50-33,50
Wijting — Merlan	4,80	3,40-6,20	3,40-8,40	3,—10,20
Schar — Limande	.....	4,—7,50	4,—8,—	4,20-7,50
Steenschol — Sole limande	.....	11,—16,—	12,—17,—	15,—21,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	3,50-8,—	3,70-10,—	7,—
Hondshaai — Roussette	.....	4,—6,—	6,—	6,—7,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	3,60-5,20	39,50	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	6,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	9,—21,—	.....	8,40-22,20
Rode knorhaan	.....	7,40-17,40	8,50-18,20	9,—17,—
Keilrog — Raie radiée	22,—32,30	13,—27,—	13,60-26,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	10,—15,40	.....	8,50-12,—
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	7,—9,—	.....	8,—
Kongeraal — Congre	.....	7,—	.....	10,—
Leng — Lingue	.....	10,—18,—	19,—	14,—24,—
Schartong — Cardine	.....	4,80-8,80	6,40-7,20	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	2,—	.....	3,—3,40
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	23,80-50,—
Heilbot — Flétan	.....	8,—8,80	9,—	10,50-14,50
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	9,20	.....	15,—
Zeewolf — Loup de Mer	.....	5,—	12,50	12,60-16,—
Pollak — Lieu jaune	.....	23,50	.....	15,—29,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	30,—	.....
Koningsvis	.....	6,60-7,80	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	15,—

vis en 2.600 kg tong losten. Het werden dan ook renderende uitslagen voor deze schepen waarbij voor de kleine gullen zeer goede noteringen geboekt werden.

Slechts drie kreeftenputters met ieder een mooie vangst.

Alleen zaterdag viel het wat minder uit; woensdag werden platvis, tong en kreeft best verkocht. In totaal 300 bennen vis, 1.400 kg tong en 1.216 kg kreeft.

Twee haringschepen van de Smalls brachten in verhouding te weinig haring op de markt. Samen losten ze immers slechts ca 33.750 kg haring en 105 bennen vis. Haring was wel duur, toch waren de opbrengsten te laag, vooral dinsdag.

AANVOER PER SCHIP TE OOSTENDE

ZATERDAG 17 SEPTEMBER KREEFTENPUT

		Tongen		
Z.488	10	50	400	56.130
		Kreeften		
			916	

MAANDAG 19 SEPTEMBER

IJSLAND

		Kreeften		
O.236	18	450	4200	261.500
Z.459	18	220	5000	161.640
O.217	18	500	1200	210.170
O.299	20	2000	—	713.810

NOORDZEE

O.268	15	180	—	68.930
-------	----	-----	---	--------

MORAY

Z.425	16	250	—	116.080
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

		Tongen		
O.132	14	150	200	85.063
O.227	17	310	—	138.730
O.249	16	230	300	129.765
O.69	15	150	900	110.000
Z.562	14	100	2400	138.360

WITTE BANK

		Tongen		
O.166	15	40	2000	99.120
Z.537	15	80	2100	108.880

WEST

Z.491	10	90	700	59.774
Z.523	8	60	400	48.530
N.763	7	100	300	78.770
Z.432	10	60	1200	76.900

NOORD

		Tongen		
Z.549	12	80	1000	84.910

SMALLS

		Haring		
O.124	11	80	23.750	158.680

DINSDAG 20 SEPTEMBER

IJSLAND

		Kreeften		
O.88	18	900	300	362.410
O.294	18	1700	—	737.964

SMALLS

		Haring		
O.305	14	25	10.000	91.635

KREEFTENPUT

		Tongen		
O.312	11	150	200	117.880
		Kreeften		
			500	

WEST

O.185	9	75	400	56.960
Z.510	10	50	900	83.040
O.142	4	40	—	18.460
O.147	9	90	500	82.100
N.819	10	100	300	63.845
O.532	3	40	100	22.760

MINDER DAN VERWACHT OP DE ZATERDAGMARKT

Het was de Z.488 die deze week op de zaterdagmarkt zorgde dat er

toch iets werd aangevoerd. Inderdaad de Z.459 liet verstek gaan en verkoos op de maandagmarkt te komen verkopen. Zodoende werden de kreeftjes van de Z.488 nog aan een billijke prijs verkocht, iets wat anders met een aanvoer van bij de 200 bennen niet het geval zou geweest zijn. Voor de tongen die dit schip aanvoerde werden bevredigende prijzen zonder meer betaald waarbij de kleinste soorten veruit de goedkoopste waren. De andere vissoorten waren niet te duur met uitzondering voor de kabeljauw. Platvis kreeg noteringen gaande van 330 naar 720 F. De opbrengst voor de Z.488 kon tenslotte beter geweest zijn: 56.130 F.

RUIM VOORZIE NE MAANDAGMARKT

Negentien schepen kwamen deze week op de eerste verkoopdag hun vis aanbieden hetgeen een totale aanvoer gaf van ongeveer 5.000 bennen vis, 13.000 kg tong, 11.000 kg kreeft en 23.000 kg haring. Het grootste deel van deze aanvoer kwam van IJsland terwijl de andere schepen, uitgenomen deze van de west, lange reizen maakten, met de gevolgen van dien.

Overigens was de aanvoer nogal keusrijk aangezien er 5 Kanaalschepen, 4 IJslanders, 4 westschepen, twee Noordzeeschepen en 2 Witte Bankers verkochten.

Voor de meeste vissoorten werden weinig interessante prijzen betaald. Alleen tongen hielden het prijspeil van de marktinzet, al de rest vertoonde een dalende prijslijn. Als gevolg hiervan kan men veronderstellen dat de schepen die in de tweede ronde lagen nogal wat schade leden, zoals gewoonlijk trouwens. Toch waren de meeste uitslagen nog wel bevredigend en alleen een paar IJslanders en de Noordzeevangst hadden meer moeten opbrengen. Best van al waren de resultaten van de Kanaalschepen.

KLEINERE VANGSTEN VAN IJSLAND

Dit geldt dan vooral voor de kleine IJslanders die de laatste weken merklijk minder vis binnengingen. Dank zij grotere hoeveelheden kreeftjes konden een paar schepen er nog iets van terecht brengen, alhoewel het ook niet bijzonder schitterend was. De prijzen voor kreeftjes betaald zijn inderdaad lang niet zo meer als verleden maand, hetgeen trouwens begrijpelijk is. De verschillende vissoorten kregen anders wel bevredigende prijzen met zeebaars weer stijgend, evenals kabeljauw en wijting.

Laten we ook niet vergeten dat het de eerste verkoopdag van de week was, hetgeen niet alleen wil zeggen dat de kopers nog de tijd hebben om te kopen. De opbrengsten voor deze schepen waren begrepen tussen 161.640 F voor de Z.459 en 713.810 F voor de O.299. Al een tijdje geleden dat nog zulke opbrengst van IJsland werd bereikt.

ZEER POVER VAN DE NOORDZEE

De O.268 bracht vandaag een kleine vangst binnen van de Noordzee waarvoor dan nog eerder lage prijzen werden betaald. Witte kabeljauw was immers niet bijzonder gewild wat niet alleen zijn oorzaak vond in het feit dat er ook van de Moray Firth een

vangst werd binnengebracht. De opbrengst van de O.268 was tenslotte veel te laag en bedroeg 68.930 F. Voor de vangst van de Moray, die groter was werd ca 116.080 F betaald.

TOCH NOG HARING VAN DE SMALLS

Het was de O.124 welke na een tamelijk lange reis vandaag nog eens haring op de markt bracht. De vangst was niet erg groot en bevatte ongeveer 450 bennen. De prijs was bevredigend en de opbrengst beliep 158.780 F, hetgeen toch nog altijd heel wat beter is dan deze van de Noordzeevissers die langer in zee zijn.

GROIERE AANVOER VAN HET KANAAL

Van deze visgrond werden vijf vangsten verkocht, de meeste redelijk omvangrijk. De resultaten door deze schepen bereikt waren dan ook van de beste die vandaag geboekt werden en schommelden van 85.000 F voor de O.132 naar 138.000 F voor de O.227. De meest renderende vangst was deze van de Z.562 aangezien deze het meest tongen bevatte. Tongen kregen bevredigende prijzen waarbij voor de kleine sorteringen stijgende prijzen werden betaald. De grote soorten bleven zoal op hetzelfde peil. Tarbot en de meeste andere soorten kregen dalende prijzen. Vooral roggen waren vandaag goedkoop en kregen als hoogste prijs 470 F per ben.

BEVREDIGEND VOOR DE WITTE BANKERS

Twee schepen van deze visgrond die ieder iets meer dan 2.000 kg tong aanvoerden. De bijvangsten bevatten vooral tarbot, gullen en platvis. Platjes en wijting werden verkocht aan opvangprijzen, tarbot was eerder goedkoop. De uitslagen voor deze schepen waren begrepen tussen 99.000 F voor de O.166 en 108.000 F voor de Z.537. Van de Noord werd door de Z.549 een vangst aangevoerd, dit na een tamelijk korte reis. De opbrengst was wel bevredigend en beliep ca 84.910 F.

GROTE WESTVANGSTEN

De vier schepen die van deze visgrond kwamen verkopen losten grote vangsten. Bij deze schepen was ook de N.763, een nieuwe eenheid die het voor zijn eerste reis lang niet slecht deed en 78.770 F besomde. De laagste uitslag was hier voor de Z.523 met 48.530 F. Roggen waren goedkoop, evenals zeehond, wijting en haaien. Duur was rode knorhaan. Tongen van deze visgrond kregen de beste prijzen van de markt.

GERINGE AANVOER OP DE TWEDE VERKOOPDAG

Slechts een 10-tal schepen kwamen vandaag hun vangst verkopen, het grootste deel van de aanvoer bestond vandaag ook weer uit IJslandse vissoorten. Tongen waren bijzonder schaars, terwijl buiten van IJsland alleen nog schepen van de West en van de Kreeftenput aan de afslag waren. Ook haring was vandaag weer op de markt, zij het dat de vangst veel kleiner was dan maandag. De

prijs bleef voor haring ongeveer op hetzelfde peil. De meeste vissoorten werden duurder verkocht dan maandag met uitzondering voor de meeste IJslandse soorten. De resultaten waren over het algemeen bevredigend.

GROTERE VANGSTEN VAN IJSLAND

Betere kwaliteit van IJsland door schepen die minder lange reizen maakten. Voor sommige soorten als schelvis, rode zeebaars en wijting werden betere prijzen betaald. Kabeljauw en gullen bleven op hetzelfde prijspeil en waren in voldoende mate voorhanden. De ene IJslander bracht benevens een 400 bennen IJslandvis ook nog een grote partij haaien van Noop Head binnen waardoor de O.88 tenslotte een renderende opbrengst boekte: 362.410 F. Voor de O.294 die een kleinere vangst binnenbracht dan de O.299 gisteren, werd nochtans een hogere uitslag geboekt: 737.964 F. De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag vandaag dus wel hoger.

WESTVANGSTEN STEEDS OMVANGRIJK

Vandaag kwamen 6 schepen van de West verkopen, ieder met nogal grote vangsten. Alleen de schepen die zeer korte reizen maakten brachten minder mee maar in verhouding waren ook deze vangsten toch redelijk goed. Roggen werden aan iets hogere prijzen verkocht, zij het dat de prijsstijging niet bijzonder groot was. Over het algemeen werd echter voor de kleine soorten meer geld betaald waarbij vooral wijting goede noteringen boekte. Tongen die door sommige van deze schepen in nogal ruime mate werden gelost werden eveneens duurder verkocht zodat tenslotte opbrengsten werden geboekt die schommelden van 18.460 F voor de O.142 naar 83.040 F voor de Z.510.

MOOI RESULTAAT VOOR DE O.312

Als besluit van het zomerseizoen was de uitslag van de O.312 allesszins beter dan de weersomstandigheden. Door dit schip werd inderdaad na een nogal korte reis een omvangrijke vangst binnengebracht. Platvis werd vlot verkocht zij het aan prijzen die niet veel hoger waren dan maandag. Kreeftjes kregen tot 770 F per ben, de aanvoer was echter zeer gering en bevatte nauwelijks 18 bennen. Alles bijeen werd echter een opbrengst van 117.880 F geboekt hetgeen zeker renderend is.

BEVREDIGENDE VANGSTEN VOOR DE GARNAALVISSERS

Het slechte weer is dit keer als spelbreker komen optreden voor onze kustvissers. Inderdaad, tot en met maandag werden redelijke vangsten aangevoerd die aan bevredigende prijzen werden verkocht. Deze prijzen bleven bestendig boven de 30 F per kg en de vangsten schommelden van 40 tot 46 kg gemiddeld per schip. Het zou natuurlijk in deze periode van het jaar veel beter moeten zijn maar van zodra iets kan verdiend worden zullen onze mensen al wel tevreden zijn.

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
13-9	21	800	29.094	30,—	40,—	.....
14-9	21	886	32.438	29,—	43,—	.....
15-9	18	638	24.443	34,—	43,—	.....
16-9	21	671	27.560	33,—	50,—	.....
17-9	9	380	18.735	46,—	52,—	.....
19-9	22	1.019	32.833	26,—	40,—	.....
20-9	20	608	22.403	23,—	44,—	.....
VISAANVOER TE OOSTENDE						
17-9	1	3.316	56.130			
19-9	19	292.150	2.849.612			
20-9	10	171.200	1.637.054			
21-9	15	91.300	1.560.920			
tot.	45	557.966	6.103.716			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
15-9	5	7.820	95.391			
19-9	8	15.560	191.786			
21-9	13	20.690	247.113			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
15-9	9	376	13.625	32,—	38,—	36,23
16-9	11	419	18.665	41,—	47,—	44,54
17-9	15	646	21.176	28,—	36,—	32,78
19-9	18	712	18.358	22,—	29,—	25,78
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
15-9	13	1.304	42.635	26,—	39,—	.....
16-9	19	1.683	58.782	27,—	45,—	.....
17-9	18	2.294	67.813	26,—	44,—	.....
19-9	19	3.104	75.042	21,—	35,—	.....
20-9	2	68	2.069	30,—	31,—	.....
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
15-9	13	14.445	195.050			
16-9	—	—	—			
17-9	14	7.505	92.650			
19-9	4	10.805	177.400			
20-9	15	44.985	641.740			
21-9	23	43.000	785.040			

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 17 september

Z.725	1	100	5	5.590
Z.555	2	150	15	9.280
Z.52	1	200	10	9.420
Z.47	1	200	10	10.730
Z.525	2	100	15	8.360
Z.22	2	100	20	11.160
Z.538	1	50	5	6.160
Z.764	2	100	10	9.520
Z.501	2	100	10	5.500
Z.186	1	50	5	5.480
Z.438	—	—	—	4.100
Z.436	—	—	—	3.170
Z.479	—	—	—	2.310
Z.611	—	—	—	1.870

Maandag 19 september

Z.556	10	800	65	56.720
Z.733	10	600	60	54.710
Z.485	1	100	5	4.940
Z.548	10	650	60	61.030

Dinsdag 20 september

Z.544	11	600	65	49.540
Z.430	6	300	30	34.940
Z.93	5	250	40	42.350
Z.463	13	450	100	92.920
Z.466	4	200	20	17.070
Z.449	9	600	50	56.490
Z.462	9	200	200	113.300
Z.545	9	900	75	86.670
Z.560	6	350	40	56.950
Z.499	4	400	25	25.780
Z.60	3	250	20	18.810
Z.450	3	200	10	14.480
Z.47	—	—	—	7.260
Z.52	—	—	—	12.580
Z.233	—	—	—	12.600

Woensdag 21 september

Z.465	—	—	—	4.590
Z.764	2	150	15	15.180
Z.809	—	—	—	3.560
Z.264	2	100	10	15.740
Z.467	2	150	15	15.510
Z.538	4	200	15	13.140
Z.508	4	300	25	21.830
Z.454	4	300	20	29.290
Z.551	10	300	65	64.510
Z.240	4	1000	50	59.850
Z.553	5	300	20	32.210
Z.561	5	250	20	24.570
Z.409	4	150	25	26.840
Z.515	4	300	20	30.650
Z.472	11	1100	70	102.280
Z.526	10	700	60	70.580
Z.443	10	800	100	93.270

Z.504	10	700	70	75.750
Z.512	2	70	5	16.010
Z.557	6	250	40	44.640
Z.725	—	—	—	4.740
Z.274	—	—	—	4.380
Z.817	—	—	—	5.920
Z.611	1	60	5	3.500
Z.436	1	50	5	3.710
Z.56	1	50	5	2.880
Z.438	1	50	5	3.170
Z.478	2	100	15	11.160
Z.63	1	70	5	6.190
Z.22	1	65	5	5.550
Z.525	1	75	5	6.560
Z.68	2	100	5	11.040
Z.251	1	60	5	5.480
Z.445	4	200	20	23.250
Z.422	4	200	15	21.150
Z.550	4	100	20	31.390
Z.460	3	300	75	23.230
Z.555	1	50	5	3.760

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	15-9	19-9	21-9
Grote tong — Grosse sole	39-42	40-45	49-52
Bloktong — Sole moyenne	48	52-54	57
Fruittong — Sole 3/4	49-51	58	60
Schone kleine tong — Petite sole	45-46	52	58
Kleine tong — Toute petite sole	36-29	34-37	44
Grote tarbot — Turbot gros	.....	42	49
Middelm tarbot — Turbot moyen	38	38	48
Varia — Divers	.....	30	32
Griet — Barbue	.....	27-32	30
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	8-10	14	12
Middelm. pladijs — Plie moyenne	8-11	15-16	15
Kleine pladijs — Petite plie	6-9	7-4	5-9
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	16-10	10-16	24-12
Keilrog — Raie radiée	.....	19-17	14
Rog — Raie	6	11	8
Tilten	5	8-9	7
Scherpstaarten	5-4	6-5	6-7
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7	10-11	12
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	5-6	4
Bet — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	10-8	14-9	15-10
Zeehaai — Aiguillat	4-5	6	7
Zeehond — Chien de mer	5	6	8
Robaard — Grondin rouge	13	12	17
Knorhaan — Grondin	.....	3-6	5-6

GENT

VAN 10 TOT 16 SEPTEMBER

Drievierden grote tongen 85-90; voorkleine tongen 75; grote tarbot 90; kleine tarbot 40; middelmatige griet 90; grote iek 28-32-36; kleine iek 26; platjes 14; middelmatige schelvis 40-55-65; kleine schelvis 36; rog 54-68-70; kabeljauw 44-60-70; hozemondhamme 54-62; wijting 14-18; zeebaars (repen) 40-54-62; ijle haring 16-18; haringshaai 40; heilbot 70-80; koolvis 28; verse garnalen 70-100 F per kg.

BRUSSEL

VAN 10 TOT 16 SEPTEMBER

Drievierden tongen 90-100; voorkleine tongen 80; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 90; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 32-40; iek 3e slag 28; middelmatige schelvis 65-75; vlerken rog 65-75; kabeljauw 55-75; repen gullen 55; hozemondhamme 65-75; wijting 24-30; arend (pieterman) 60; makreel 28-32; rode knorhaan 40; repen zeebaars 58-65; ijle haring 20-28; heilbot 90; koolvis 34-40; verse garnalen 80-100 F per kg.

WOENSDAGMARKT

Woensdag 21 september

NOORDZEE

O.335	12	180	1000	117.035
O.278	8	220	—	252.320

KANAAL

		Tongen		
O.175	13	180	200	91.730
O.120	13	170	500	135.035
O.342	13	150	—	84.120

WITTE BANK

		Tongen		
O.235	14	60	1800	121.290
O.244	14	40	1600	111.410

NOORD

		Tongen		
O.82	11	260	200	124.860
Z.257	7	80	700	79.260
Z.583	12	80	700	87.460

WEST

O.152	7	30	300	33.290
O.15	6	20	500	51.850
N.715	4	50	—	36.710

OOST

Z.199	10	50	700	80.850
-------	----	----	-----	--------

KREEFTENPUT

		Tongen		
Z.444	10	100	800	153.700
			Kreeften	300

VERWACHTINGEN

MAANDAG 26 SEPTEMBER

IJsland : O.250, O.318 (850 b.),

O.282, O.292, O.286

Kanaal : O.102, O.284, O.214, Z.542,

Z.457

Witte Bank : O.66, O.122, O.135,

O.154, O.156, Z.539

West : O.77

DINSDAG 27 SEPTEMBER

IJsland : O.80, O.297, O.108, O.269

Witte Bank : O.193, O.183, O.25

West : O.184, O.349, O.806

WOENSDAG 28 SEPTEMBER

IJsland : O.228

Witte Bank : Z.554, Z.420, O.140,

O.243, O.115, O.112, Z.222, Z.290

O.204

Noord : O.87

Kanaal : O.247, O.155

West : O.196, O.276

Markten IJmuiden

De grote trawlers houden zich de laatste weken weer voornamelijk bezig met de haringjagerij. Hoewel de vangsten niet al te groot zijn, maken de prijzen weer veel goed, gemiddeld waren zij de gehele week voor de haring van 20 - 11. De kabeljauw noteerde voor de eksport van 100 - 75 eind vorige week en van 150 - 60 in de afgelopen dagen. Grote schol haalde van 70 - 55, maar werd aan het begin van deze week niet meer aangevoerd. Makreel kreeg een behoorlijke opbrengst: van 35 - 10, wijting haalde 20 - 8. Schelvis ging naar het buitenland voor gemiddeld 70 - 45, de kleinere soorten haalden bij de binnenlandse handel 65 - 20. Tong noteerde per kg van 4,70 - 2,00.

DONDERDAG : Totaal aanvoer 8.140 kisten, waarbij 215 tong, 730 schol, 6.035 haring, 340 makreel, 210 schelvis, 305 wijting en 135 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.34 10.660, KW.121 27.500.

VRIJDAG : totaal aanvoer 8.300 kisten, waarbij 520 tong, 660 schol, 5.985 haring, 210 makreel, 110 schel-

vis, 550 wijting en 165 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.37 11.100, RO.53 19.500, W.153 17.600, KW.81 14.900, KW.103 11.700.

ZATERDAG : totaal aanvoer 5.610 kisten, waarbij 805 tong, 980 schol, 2.645 haring, 125 makreel, 120 schelvis, 680 wijting en 90 kabeljauw en gul.

Besommingen : KW.32 16.200.

MAANDAG : totaal aanvoer 10.190 kisten, waarbij 800 tong, 1.615 schol, 3.940 haring, 870 makreel, 815 schelvis, 1.175 wijting, 850 kabeljauw en gul.

Besommingen : RO.46 24.300, K.W.42 18.600.

DINSDAG : totaal aanvoer 6.200 kisten, waarbij 35 tong, 110 schol, 2.460 haring, 1.995 makreel, 725 schelvis, 320 wijting, 390 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.18 16.500, IJM.15 34.300.

WOENSDAG : totaal aanvoer 6.650 kisten, waarbij 100 tong, 220

schol, 4.280 haring, 310 makreel, 600 schelvis, 85 wijting en 175 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.97 18.500, IJM.33 18.700.

VISSERIJSNIPPERS

NEDERLANDERS NAAR MOSKOU

De 48e jaarvergadering van de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee wordt dit jaar te Moskou gehouden van 19 tot 28 september. De Russische regering heeft ook drie Nederlanders uitgenodigd, die de afgelopen week naar de Sovjethoofdstad zijn vertrokken. Het zijn de heren ir. G. J. Lienesch, directeur der Visserijen, dr. P. Korringa, directeur van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden en J. J. Zijlstra, bioloog aan dit instituut. Tot de ontwerpen van de jaarvergadering behoren het bespreken van de resultaten van het haringmerkprogramma bij de Jutlandse

westkust, de coördinatie van het haringonderzoek in Noordelijke wateren, het meten van haringlarven in de Noordzee en de Noorse kabeljauwvisserij en tonijnvisserij.

AANVARING

In de nacht van vrijdag op zaterdag zijn in de havenmond van IJmuiden de kotter UK 2 en de kustvaarder Gouweborg uit Delfzijl met elkaar in aanvaring gekomen. De coaster, die eigendom is van Wagenborg's Scheepvaartbedrijf, verliet juist de haringhaven met een lading zout, toen de kotter de Vissersnaven wude binnenloepen. De kotter ramde de Gouweborg, waardoor deze een scheur in de scheepshuid boven de waterlijn opliep. De kotter kreeg schade aan de voorsteven. De kustvaarder voer naar de Berghaven voor inspectie, maar kon later weer naar de haringhaven terugkeren.

De werkzaamheden van de O.E.E.S. met betrekking op de Europese zeevisserij

In 1957 werd in het kader van de O.E.E.S. een werkgroep ingesteld bestaande uit specialisten inzake zeevisserij.

Deze groep werd belast met het opstellen van een rapport betreffende de mogelijkheden om de handel in visserijproducten uit te breiden, meer bepaald door een versoepeling van de beperkingen in dit verband door de verschillende overheden opgelegd. (Kontingentering en invoerrechten.)

Bedoelde werkgroep heeft alras kunnen vaststellen dat de reglementeringen geschoeid zijn op zeer verscheidene en uiteenlopende gronden. Daarom was het noodzakelijk een gedetailleerd overzicht te geven van de bestaande reglementeringen in elk land.

Deze studie maakt het eerste deel uit van een lijvig rapport, waarin een algemene beschrijving wordt gegeven van de voortbrengst, handel en verbruik van zeevisserijproducten, alsmede van de gevolgde politiek in elk der 17 landen die tot de O.E.E.S. behoren.

Een tweede deel maakt de synthese van het eerste deel op algemeen plan en in het kader van de O.E.E.S.

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

	15-9-1960	16-9-1960	17-9-1960	19-9-1960	20-9-1960	21-9-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,90- 4,30	4,40- 3,80	4,50- 4,10	4,70- 4,10	4,70- 4,40	4,70- 4,60
3/4 tongen — 3/4 sole	3,60- 3,40	3,70- 3,10	4, — 3,50	4, — 3,50	4, — 2,60	4,60- 4, —
Bloktongen — Sole moyenne	3,60- 3,30	3,60- 3,10	3,70- 3,30	4, — 3,50	4, — 3,60	4,40- 4,10
Voor-kleine — Petite	4, — 3, —	3,50- 3,10	3,60- 3,30	4, — 3,50	4, — 3,60	4,40- 4,10
Kleine — Toute petite	3, — 2,20	2,30- 1,90	2,50- 1,60	2,60- 2, —	2,30- 2, —	3, — 2,60
Tarbot groot — Turbot, gros	.....	2,60- 2,10	.....	2,90- 2,20	2,60- 2,20	.....
Middel — Moyenne	.....	106, —	115, — 85, —	120, — 86, —	.....	.....
Kleine — Petite	100, — 70, —	68, — 60, —	82, — 56, —	92, — 67, —	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	82, —	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	46, —	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	75, — 50, —	90, — 61, —	.....	.....
Schol — Plie	67, — 56, —	65, — 60, —	70, — 48, —	75, — 55, —	.....	70, — 65, —
Grote iek — Grosse	66, — 48, —	70, — 62, —	70, — 48, —	75, — 55, —	.....	80, — 55, —
Kleine iek — Petite	55, — 49, —	54, — 48, —	54, — 50, —	60, — 49, —	.....	45, — 38, —
Iek 3e slag — 3e sorte	55, — 45, —	49, — 46, —	46, — 44, —	56, — 45, —	60, —	45, — 38, —
Platjes — Toute petite	38, — 15, —	35, — 8, —	30, — 14, —	43, — 16, —	40, — 17, —	36, — 22, —
Schelvis grote — Aiglefin, gros	70, — 62, —	72, — 62, —	.....	75, — 46, —	59, — 43, —	67, — 54, —
Middel — Moyen	65, — 60, —	78, — 68, —	68, —	70, — 36, —	50, — 38, —	57, — 42, —
Kleine — Petit	66, — 15, —	76, — 20, —	72, — 27, —	70, — 15, —	48, — 13, —	46, — 13, —
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	26, — 11, —	21, — 12, —	19, — 8, —	25, — 17, —	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	15, —	.....	13, — 12, —	.....
Grauwe poon — Grondin	106, — 54, —	90, — 50, —	96, — 72, —	114, — 52, —	144, — 60, —	162, — 60, —
Kabeljauw — Cabillaud	56, — 16, —	54, — 18, —	50, — 16, —	55, — 16, —	50, — 18, —	56, — 20, —
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	170, — 125, —	.....
Hozemondhamme — Baudroie	18, — 8, —	18, — 8, —	23, — 8, —	26, — 8, —	18, — 8, —	20, — 14, —
Wijting — Merlan	38, — 18, —	41, — 16, —	31, — 14, —	31, — 28, —	27, — 26, —	.....
Schar — Limande	48, —	.....	.....	.....	56, —	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	31, — 26, —	31, — 14, —	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	116, —	.....	120, —	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	26, — 11, —	40, — 9, —	37, — 9, —	26, — 16, —	40, — 10, —	25, — 21, —
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	39, —	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	19, — 11, —	17, — 11, —	18, — 11, —	20, — 11, —	23, — 13, —	22, — 16, —
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	4,30- 3,70	4,60- 4,40	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	44, — 28, —	44, — 25, —	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	56, —	52, —	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Garnaalvissers van Oleron bezorgd om de toekomst

Het is niet alleen uit bewondering voor het natuurschoon dat elk jaar talrijke zomergasten zich naar het eilandje Oleron begeven om er hun verlofdagen door te brengen. Hoofdzakelijk is, zich eens te goed te doen aan die lekkere visshotels, en waarvan de hotelhouders het geheim schijnen te bezitten. Telkens en telkens staan de vakantiegangers verwonderd over de kwaliteit van de vis welke door de plaatselijke vloot wordt aangevoerd. De vloot bestaat uit 93 eenheden die elk slechts door twee vissers bemand zijn. De voornaamste aanvoer bestaat, niet uit tong, maar wel uit de grijze en rode garnaal.

De scheepjes, met een zeer kleine tonnage — slechts vijf onder hen overschrijden de 10 bruto ton — en waarvan de grootste amper 13 bruto ton meet, zijn in de eerste plaats kustvissers. Deze scheepjes zijn niet onderworpen aan de vastgestelde maaswijdten voor hun garnaalscheepjes, maar, en dit strekt tot hun eer, zij maken hier ook geen misbruik van, al dient het gezegd dat ook in hun netten er wel eens een tong voorkomt die niet de handelsafmetingen heeft.

Wat brengen die 93 kleine vaartuigen dan wel aan? Deze vaartuigen tezamen hebben terloops gezegd maar amper evenveel bruto-tonnage als een grote treiler van Boulogne of twee middelmatige vaartuigen van La Rochelle. In 1956 bedroeg de totale aanvoer 707 ton. Deze aanvoer vermindert echter in 1959 tot 660 ton. Deze cijfers vallen in het geheel niet te onderschatten, vooral daar het hier schaalvieren een vissoort van een uitzonderlijke kwaliteit betreft.

In 1959 werd op de openbare verkopen een totale opbrengst van 229,5 miljoen oude Franse F geboekt, wat neerkomt op een gemiddelde prijs van 350 Franse F per kg. Laat ons even dit cijfer meer in detail bekijken. De aanvoer van garnaal droeg in zeer grote mate bij tot het bereiken van dit cijfer. Inderdaad, voor wat de grijze garnaal betreft werd er 249 ton aangevoerd wat een opbrengst van 99 miljoen frank vertegenwoordigt met een gemiddelde prijs van 395 Franse F per kg. Daar tegenover werd er 67 ton rode garnaal aangevoerd wat een opbrengst van 65 miljoen Franse F daarboven, en een gemiddelde prijs van 970 Franse F per kg vertegenwoordigt. De verscheidene aangevoerde vissoorten, met een totale hoeveelheid van 292 ton, boekten slechts een opbrengst van 58,3 miljoen F met een gemiddelde prijs van 200 Franse F per kg.

HET JAAR WAS NIET ZO GOED...

Op het eerste zicht lijken deze prijzen interessant, maar het loont de moeite deze eens van wat nader te bekijken. Als maatstaf hiervoor zullen we de zeven eerste maanden van het aan gang zijnde jaar nemen. In deze periode werd een opbrengst geboekt wat neerkomt Oetrdree van 1.796.000 nieuwe Franse F wat neerkomt op 180 miljoen oude F. Dit is reeds een mooi cijfer,

maar de plaatselijke vissers zijn van oordeel dat nog beter kan. De vissers en zij die er in nauw verband mede staan zullen u zeggen dat het jaar niet te briljant was. De jongeren werden goed verpaid, maar er waren er te weinig, zoals dat trouwens ook met de kleintjes het geval was.

DE PRIJS DER GARNALEN

Voor de rode garnalen werden volgende prijzen genoteerd gedurende de afgelopen zeven maanden van het aan gang zijnde jaar:

In januari werden 15.000 kg aangevoerd voor een waarde van 2.071 nieuwe Franse F wat neerkomt op een gemiddelde prijs van 0,14 F per kg — in februari bedroeg de aanvoer 13.537 kg voor een waarde van 103.546 Franse F wat een gemiddelde van 7,65 F vertegenwoordigt — in maart werden 7.885 kg aangevoerd voor een waarde van 82.605 Franse F met een gemiddelde prijs van 10,47 F — in april bedroeg de aanvoer 3.872 kg voor een waarde van 51.043 Franse F met een gemiddelde prijs van 13,20 F — in mei werden 2.430 kg voor een waarde van 48.002 Franse F met een gemiddelde prijs van 20 nieuwe Franse F — in juni werden 1.037 kg aangevoerd ter waarde van 29.298 F met een gemiddelde prijs van 28,24 F per kg — in juli tenslotte werden 1.751 kg aangevoerd met een totale waarde van 34.828 F en een gemiddelde prijs van 20 Franse F per kg.

Als de gemiddelde prijs der maand juni, ten bedrage van 28 F per kg als hetwat overdreven, voorkomt dan dient hier onmiddellijk aan toegevoegd dat in deze maand de aanvoer zeer gering was en amper 1.000 kg bedroeg. In de maanden waarin de gemiddelde prijs de 10 F per kg overschreed dient nog opgemerkt dat de totale aanvoer van deze maanden, weinig meer bedroeg dan de aanvoer welke in de maand januari geboekt werd. De gemiddelde prijs van deze 7 maanden bedraagt ten andere maar 9,70 nieuwe Franse F per kg.

De gemiddelde prijs van de maanden januari en zelfs februari zijn abnormaal laag voor een lukse artikel als kreeft, die in een zeer verse staat aangevoerd wordt, en dat de verbruiker zeker 4 maal duurder betaald en zelfs meer. Deze onregelmatige prijzen worden in hoofdzaak veroorzaakt door het feit dat het hier eilandbewoners betreft, en de konkurrentie hier praktisch nul is. Moest de haven van La Cotinière overgebracht worden naar het vasteland, dan zoude de verkopen heel wat meer opbrengen dan dat dit nu het geval is.

De grijze garnaal heeft meer geïklopende prijzen opgebracht. Ziehier de gedetailleerde statistiek voor de zeven eerste maanden van het jaar: in januari bedroeg de aanvoer 12.465 kg wat een opbrengst van 64.667 N.F. opbracht met een gemiddelde prijs van 5,19 F — in februari bedroeg de aanvoer 16.100 kg met een opbrengst van 90.593 NF en een gemiddelde prijs van 5,63 F — in

maart bedroeg de totale aanvoer 21.543 kg met een totale opbrengst van 126.863 NF en een gemiddelde prijs van 5,90 F — de aanvoer voor april bedroeg 32.381 kg voor een waarde van 170.874 NF en een gemiddelde van 5,43 F. Het is van mei af dat de aanvoeren gevoelig stegen en de opbrengsten hierdoor gaalden. De aanvoer voor mei bedroeg 35.950 kg met een opbrengst van 135.135 NF en een gemiddelde prijs van 3,70 F — in juni bedroeg de aanvoer 39.121 kg voor een waarde van 140.303 NF en een gemiddelde prijs van 3,58 F — in juli stegen de opbrengsten een weinig wat in de eerste plaats te wijten is aan het toerisme. In deze maand bedroeg de aanvoer 32.256 kg die verkocht werden voor een gezamenlijke prijs van 203.997 NF wat een gemiddelde prijs van 3,83 F vertegenwoordigt. Als men overweegt dat de grijze garnaal gekookt verkocht wordt, op een basis van 7 à 8 NF voor de kleine slag, 13 NF voor de middelslag en 17 NF voor de grote dan kan men direct zeggen dat niet de visser maar wel de handelaar met de grote winsten aan de naal gaat.

Voor wat nu de vissoorten betreft kan gezegd worden dat de vissers van Oleron er amper de kleur van zien want al de aangevoerde vis is bestemd voor het vasteland, terwijl het eiland zelf bevoorrad wordt door de aanvoer van La Rochelle. Het dient evenwel ook onmiddellijk gezegd dat de verkoop van vis in veel mindere mate zonder daarom veronachtzaamd te worden, de aandacht van de vissers gaande houdt dan de verkoop van garnalen. Ook worden er krabben aangevoerd maar deze soort in zeer geringe mate. De lokale vissers zullen zeker niet van honger sterven maar het is een feit dat met een meer georganiseerde markt de opbrengsten nog veel hoger zouden liggen, in zulke mate zelfs dat La Cotinière een van de bloeiendste havens van de Franse kust zou worden, althans voor wat de garnaalindustrie betreft.

HET PLAN DER KANTONNEMENTEN

Naast voornaemde punten is er nog een andere zaak die de vissers van het eiland Oleron verontrust: in dit geval het plan der kantonnementen van het Instituut voor Wetenschap en Techniek in de Visserij.

In de loop van augustus werd dit plan voorgelegd aan het syndicaat der vissers die het onderzocht hebben en het noodgedwongen hebben moeten verwerpen. Het plan was inderdaad van aard om alle verdere visserijbedrijvigheid van het eiland onmiddellijk te doen stopzetten. Met het sluiten van de visserijzone A werd het verbod opgelegd de kust van Montolivet te naderen en hierdoor zouden reeds de 4 of 5 grote-eenheden van het eiland benadeeld worden want het waren enkel die 5 eenheden die in die omgeving gingen vissen. Met het sluiten echter van de zone C zou de ganse bedrijvigheid noodgedwongen dienen stilgelegd te worden. De

vissers geven grif toe dat een bescherming van de vissoorten noodzakelijk is, en eveneens voor wat betreft de garnaalstapel. Gezien het voor hen van het grootste belang was het ganse jaar over de voor hen toegankelijke vissoorten te beschikken hebben zij zelf een plan uitgedacht, dat misschien enkele onder hen enigzins zou hinderen maar toch niet tot een catastrofe zou leiden zoals anders dient gevreesd te worden. — D.

IJMUIDEN KRIJGT SPOEDIG EEN AUTOMATISCHE LOSINSTALLATIE

Het Produktiviteitscentrum voor de visserij onderzoekt thans een plan voor het opstellen van automatische vislosinstallaties in de vismarkt van IJmuiden. Het ziet er naar uit, dat dit spoedig zal gebeuren. De installaties bestaan uit transportbanden, waarvan er voert en de andere het ijs naar de haven terug voert. Deze transportbanden sluiten aan op de transportbanden in de ruimen van de treilers. Op één treiler, de «Nicolaas Senior» KW.42, is reeds vier maanden het prototype van deze transportband in gebruik. Het experiment met deze band is een succes geworden. Meer schepen zullen hiermee worden uitgerust. Met de twee installaties, die IJmuiden krijgt, kunnen vier met transportbanden uitgeruste schepen tegelijk worden gelost. Men heeft met deze installaties geen last van eb en vloed in de havens. Het gebruik van de installaties maakt het mogelijk om met minder vislossers een schip te lossen en beveiligd de kwaliteit van de aangevoerde vis.

VISSERIJSNIPPERS

WEINIG GEZOUTEN HARING

In de maand juli van dit jaar werd een veel kleinere hoeveelheid gezouten haring aangevoerd, dan in dezelfde maand van 1959. De prijzen liepen op. In totaal werd te IJmuiden, Scheveningen, Katwijk en Vlaarding in de periode mei tot en met juli 1960 ca 121.400 kantjes aangevoerd, in de dienovereenkomstige periode van het afgelopen jaar bedroeg dit aantal 177.575 kantjes. In juli 1960 bedroeg de opbrengst van de gezouten haring 1,9 miljoen gulden, in juli 1959 was dit bedrag 1,5 miljoen. Van verse haring werd dit jaar in juli 5.000 ton aangevoerd, waarvan 400 ton naar de vismeelfabriek ging. Gemiddeld werd per kg bijna 30 cent betaald.

WIE VAN HET

VISSERIJBEDRIJF

OP DE HOOGTE

WIL BLIJVEN.

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

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

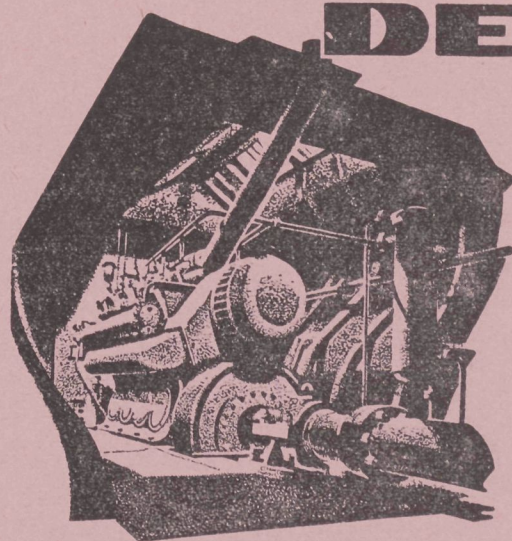
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

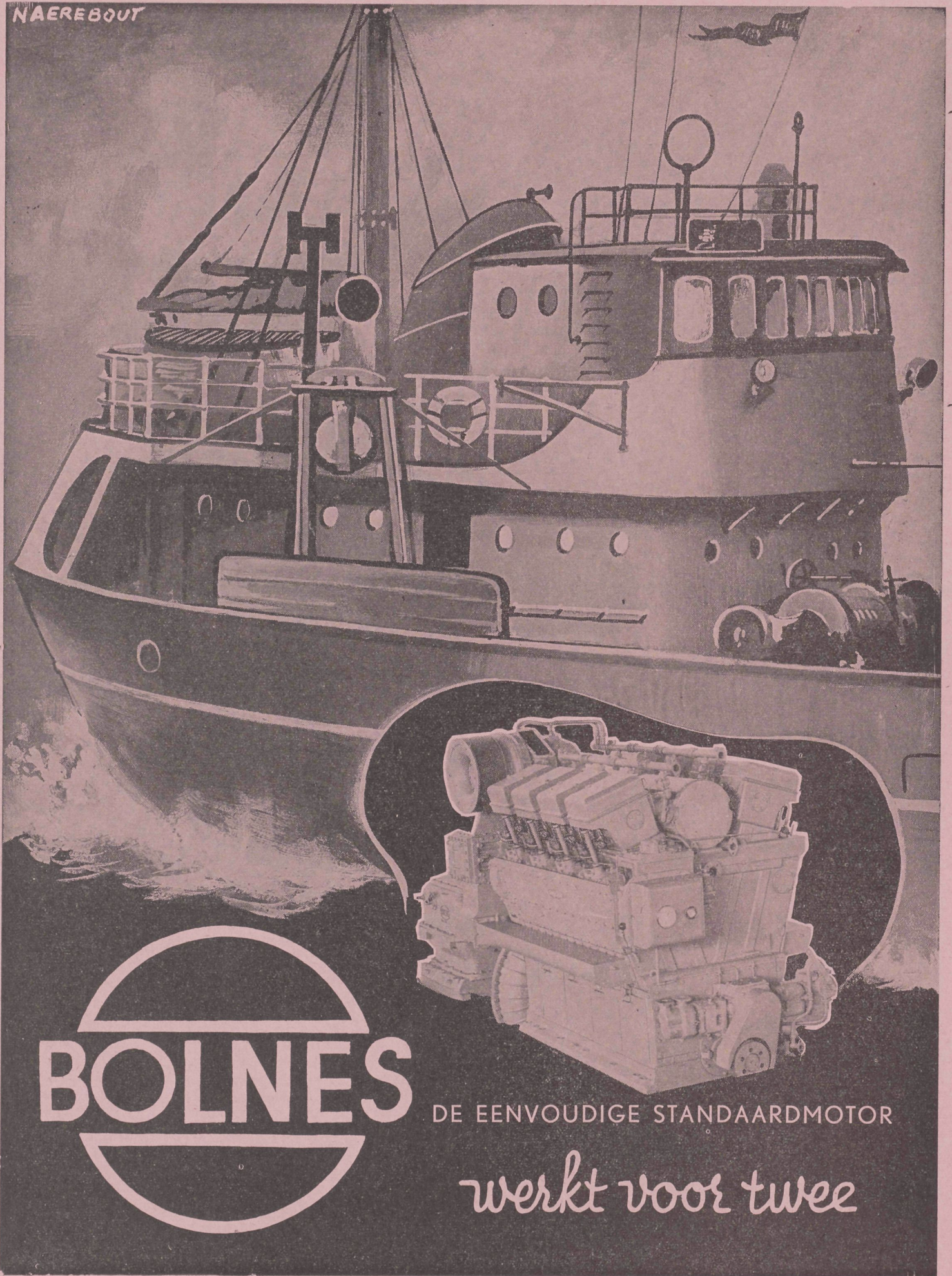
Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

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

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110
IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78