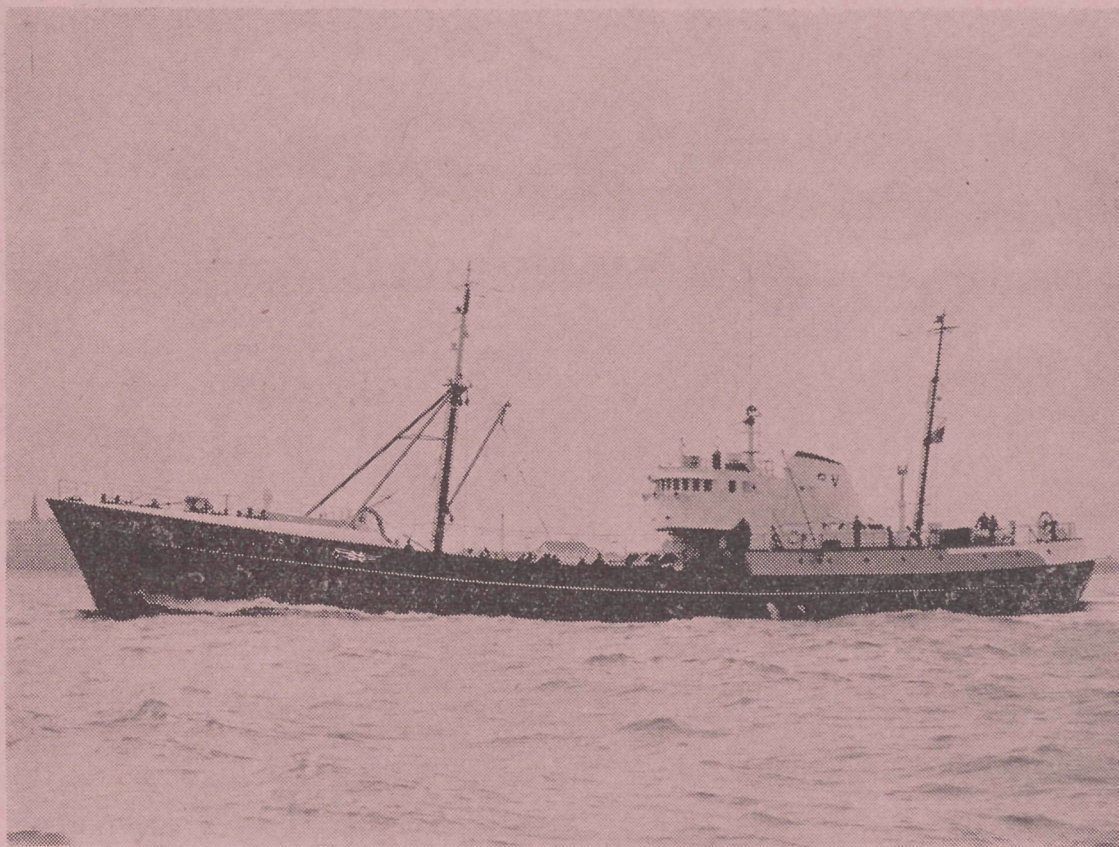


HET

28e JAARGANG — Nr 42
VRIJDAG 21 OKTOBER 1960
PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



De O.90 « Princesse Paola », de gloednieuwe treiler van de « Pêcheries à Vapeur »
die zaterdag voor de eerste maal de wijde zee koos.

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ Te koop : een houten vissersvaartuig van 1945, voorzien van een motor Deutz van 135 PK van 1957, hebbende in 1959, voor 1.300.000 F besomd, en met volledige uitrusting. Nutteloos aanbieden zonder kontante betaling. Geschatte waarde 1.300.000 F. Prijs 750.000 F. Verdere inlichtingen bureel blad nr 2344V.

★ Te koop gevraagd : sloopje, v. 12 à 14 m. met of zonder motor. Zo motor, liefst Engels merk. Schr. bur. blad nr 2342V.

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

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

OVER TE NEMEN

VISWINKEL in volle bloei

Hoek Hoveniersstraat en Langestraat te Ledeborg (Gent), gunstige voorwaarden. Kan aangeleerd worden. Tel. (09)254703.

2335V

TE KOOP

BRONZEN SCHROEF

200 à 600 T. p.m. 550 P.K.

Z.w. R. Debont
51, rue René Franck, Lillois

2328V

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

★ Te koop : uit oorzaak van stilleggen bedrijf, vissersvaartuig, gebouwd in hout in 1938. Voorzien van een motor Deutz van 300 pk van begin 1959. Vaartuig gans vernieuwd en met volledig inventaris om op de visserij te gaan. Voorw. bureel blad nr. 2348V.

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

★ Verlang te kopen : romp van vissersvaartuig in zeer goede staat. Ca 20 Br. Ton, zonder motor, om in yacht om te bouwen. Adres bur. blad nr 2346V.



FIRMA

R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv 54090

Mag 54111-541

Vis & Garnalen in t Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling

in de grote centra

Verzending

in gans het land

2182V

Naamloze Vennootschap

PESCATOR

Maatschappelijke Zetel :
Rederijkaai, Oostende

Handelsregister Oostende
nr 175

De Heren aandeelhouders worden verzocht, deel te nemen aan de algemene vergadering, op 29 oktober 1960 te 11 u., ter maatschappelijke zetel.

Dagorde

1. Verslag van beheerders en commissarissen ;
2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 30 juni 1960 ;
3. Ontlasting aan beheerders en commissarissen ;
4. Statutaire benoemingen.

De aandelen moeten neergelegd worden ter maatschappelijke zetel of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf volle dagen vóór de vergadering.

De Raad van Beheer.
2341V

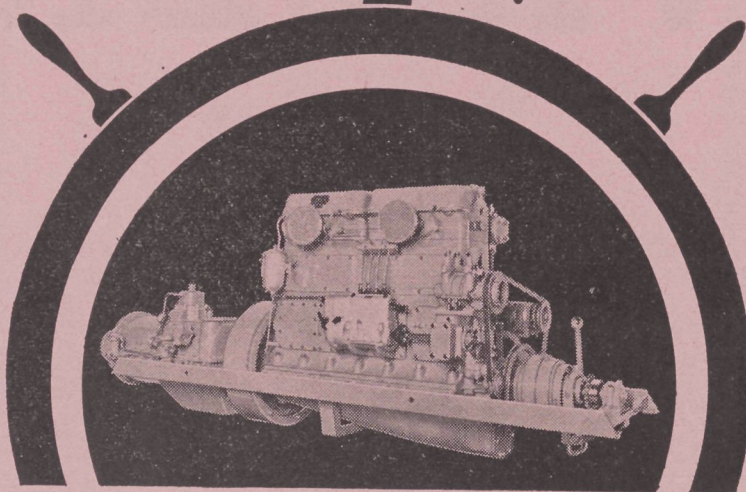
DIESEL



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.)

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN

en
BOEKHOUDING

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge

Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

MOTOR MACK - DIESEL 130 PK - 2.000 T

met injectiepomp — starter — dynamo en compressor

Enige prijs : 18.000 F

Omkeerkoppeling in oliebad voor 200 P.K. Prijs : 7.500 F

Schrijven bureel blad onder nummer 2329V

Het

VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER : Verant. Druk.-Uitgeefster
St Jorisstraat 18, Oostende Simonne BOLLINNE
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87 Vindictivelaan 22, Oostende

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

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

ZEER KNAP WERK VAN DE ONDERZOEKSRAAD VOOR ZEEVAART

Enkele overwegingen

Onze lezers zullen met verbazing vastgesteld hebben dat de Onderzoeksraad voor Scheepvaart in de laatste maanden onafgebroken gewerkt heeft om haar zware taak naar behoren te volbrengen.

Voorzitter Vandercruyssen laat er met zijn raad geen gras over groeien en het mag gezegd dat, moest vroegere jaren elke week een of tweemaal zijn bijeengekomen, we thans niet zouden komen te staan voor het feit dat nog belangrijke zaken op een vonnis

wachten.

Er dient ten andere aan toegevoegd dat de taak van de Onderzoeksraad in de laatste jaren niet vergemakkelijkt werd en het vergaan van verschillende vissersvaartuigen in eerder moeilijk opgehelderde omstandigheden, de onderzoeken lastig en langdradig maakten.

Voeg daarbij dat verschillende schippers en hun bemanning niet altijd geloofwaardig zijn, zodat het de moeilijkheden bij een onderzoek verhoogt.

Velen denken dat ze daarmee aan een tuchtstraf ontsnappen.

Niets is minder waar en men heeft al kunnen opmerken dat de Raad veel milder is voor hen die oprecht zijn, dan voor dezen die stelselmatig de waarheid verzwijgen. Dit kan men slechts beamen.

Hopen we dat in verband hiermede zo spoedig mogelijk vonnis geveld worde in vele zaken opdat het niemand zal ontgaan dat deze vonnissen met zeer grote technische bekwaamheid, meestal de juiste toedracht van elk ongeval toelichten en deze voor de verdere afhandeling op burgerlijk gebied, eveneens een belangrijke aanwijzing zijn.

Het is daarom dat we graag huld brengen aan het nuttig werk van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, welke nooit meer dan nu, haar groot nut bewezen heeft in de delicate taak welke haar te vervullen heeft.

De Raad, die voor opdracht heeft de oorzaken van de zeevaartongevallen welke de Belgische zeeschepen betreffen op te sporen en vast te stellen, werd op 8 oktober 1959 door de h. Rijkskommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart aangezocht de omstandigheden en de oorzaken te onderzoeken en vast te stellen van het vergaan van de O.246 «Frans Elza» door aanvaring met het Nederlands vliegkampschip Hr. Ms. «Karel Doorman» in de Noordzee op 25 september 1959.

De Raad nam, door de goede zorgen van de h. Rijkskommissaris kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, waaronder verklaringen afgelegd voor de heer Waterschout te Oostende en door de leden van de bemanning van het Belgisch vissersvaartuig O.281 «Jenny» :

De Raad nam vervolgens kennis van enige bescheiden alsook van de na de aanvaring opgeviste zeekaart.

Ter Openbare Terechtingszittingen van 13 oktober '59, 15 oktober '59, 13 januari '60, 30 maart '60, nam de Raad getuigen in verhoor.

Uit voornoemde stukken, bescheiden en verklaringen stelt de Raad vast, dat ondanks alle moeilijke ondervragingen en de goede wil waarmede de getuigen hun verklaringen hebben afgelegd, de getuigenissen onnauwkeurigheden en tegenstrijdigheden bevatten.

Na alle verworven gegevens te hebben ontleed en vergeleken, en na slechts datgene te hebben behouden wat met zekerheid kan worden aanvaard.

In acht nemend de ongelijke waarde van de verklaringen van de voornaamste Belgische getuige Deswelgh, matroos aan boord van de O.281 die op de nacht van de aanvaring de «Frans Elza» volgde, en de voornaamste Nederlandse getuigen aan boord van het vliegkampschip; alsook het feit dat uiteraard de verklaringen van deze laatsten meer waarde moeten bezitten, aangezien de officier van wacht aan boord van het Hr. Ms. «Karel Doorman» over een gans stel instrumenten en een reeks manschappen beschikt, hetgeen hem in staat moet stellen met grotere nauwkeurigheid koersen, vaart, posities te bepalen en hiervan een stipte timing op na te houden; is de Raad van mening dat de volgende feiten als vaststaande dienen te worden aanzien:

- In de loop van de nacht van 24 tot 25 september 1959 was de zichtbaarheid in het P pas goed.
- Alle reglementaire navigatielichten der betrokken schepen brandden helder en waren duidelijk zichtbaar.

Zitting van donderdag 13 oktober 1960

Op donderdag 13 oktober, kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen, met als dagorde : uitspraak in de aanvaring omtrent de O.246 «Frans-Elza» door het Nederlands vliegkampschip «Ka-

rel Doorman» waarbij de vijfjarige bemanning om het leven kwam; voortzetting van het onderzoek in de zaak van de Z.313 «Celtic» die in zonderlinge omstandigheden in de golven verdween en

waarbij een vermoeden bestaat dat er hier een misdadige hand in het spel is.

Het voorzitterschap werd waargenomen door de heer Vandercruyssen, terwijl de heer Bentein als rijkskommissaris zetelt.

Vergaan van de O.246 "Frans-Elza" door aanvaring met de "Karel Doorman"

DE SCHIPPER VAN DE O.246 BUITEN ZAAK GESTELD

Op 25 september 1959 rond 0.45 u. deed er zich in de Noordzee een aanvaring voor tussen de O.246 «Frans Elza» en het Nederlands vliegkampschip Hr Ms «Karel Doorman» tengevolge waarvan de O.246 «Frans Elza» zonk en alle vijf de opvarenden omkwamen.

De O.246 «Frans Elza», toebehoorend aan de h. Legein Fr., was een houten Belgisch vissersvaartuig gebouwd in 1929, hebbende een bruto tonnemaat van 71,25 ton, een netto tonnemaat van 23,83 ton, voortbewogen door een motor Deutz 150 pk gebouwd in 1931, en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultrasonore dieptemeter.

Het vaartuig stond onder het bevel van de h. Ocket J., geboren

te Oostende op 15 juni 1923, drager van het brevet van schipper ter visserij 2e klas.

De bemanning van de O.246 «Frans Elza» bestond verder uit : stuurman Verduynde M., geboren te Milford op 15 december 1916 ; matroos Dergeloo F., geboren te Oostende op 7 december 1907 ; matroos Gryson M., geboren te Coudekerque, op 4 november 1911 ; motorist Dedulle M., geboren te Leke op 31 december 1911.

Hr Ms «Karel Doorman» is een vliegkampschip behorende tot de Koninklijke Nederlandse Marine, met een waterverplaatsing van 19.694 ton. Het vaartuig heeft een lengte van 220,38 m, een breedte van 24,40 m op de waterlijn, en een grootste breedte van 41,64 m en

een gemiddelde diepgang van 7,24 m. Hr Ms «Karel Doorman» wordt voortgestuwd door 2 schroeven aangedreven door turbines van 20.000 pk elk, heeft een maximum snelheid met 4 ketels van 24 zeemijl en met 2 ketels van 15 zeemijl per uur. Het schip werd gebouwd bij Camell Laird & Cy. te Birkenhead werd in dienst gesteld op 20 december 1944 en door de Koninklijke Nederlandse Marine overgenomen en in dienst gesteld op 28 mei 1948.

De verminderde vredesbemanning bestaat normaal uit totaal 918 koppen.

Het Hr. Ms. «Karel Doorman» stond onder het bevel van de heer Kapitein ter zee J.G. Stegeman, 47 jaar oud.

c) De O.246 «Frans Elza» lag van vóór 00 u. van 25 september '59 aan de kor en viste met zijn bakboordse boel aan een snelheid van ± 2 mijl per uur.

d) Het Hr. Ms. «Karel Doorman» volgde van vóór 00 u. van 25 september 1959 een rechtlijnige koers die evenwijdig lag aan de P. boeien lijn van de geveegde Huber Elbe route. Het afgelegde traject moet ongeveer in het midden van de zuidelijke strook van dit vaarwater worden gesitueerd.

De koers van het vliegkamp-schip werd enkel de laatste minuten vóór de aanvaring lichtelijk gewijzigd.

Het stuurboordsroermeu-
ver van 30°, dat in ekstremis werd uitgevoerd, kon gezien de technische prestatie vermogens van het schip, geen nuttig resultaat meer opleveren.

e) Het Hr. Ms. «Karel Doorman» liep aan een bestendige snelheid van 12 knopen per uur en was een oplopend vaartuig ten opzichte van de O.281 en de O.246.

f) De «Frans Elza» gevolgd door de O.281, stuurde reeds van vóór 00 u. van 25 september 1959 een quasi evenwijdige koers met voornoemde boeienlijn. Die koers lag bestendig aan de stuurboordzijde van het vliegkamp-schip.

Behoudens de laatste minuten mag het traject van de O.246 gesitueerd worden in de stuurboordhelft van de zuidelijke strook van voornoemde geveegde vaarwater.

g) Beide schepen, moeten, met uitzondering van de in de laatste minuten gevolgde koersen, langzaam konvergerende trajecten gevolgd hebben.

h) De officier van wacht van het Hr. Ms. «Karel Doorman» nam 2 onder elkaar staande lichten waar rond 00.25 u. van 25 september 1959 op $\pm 12^\circ$ op zijn stuurboordzijde en nam geen kompaspeilingen van dit vaartuig.

Hij aanzag die lichten als deze van een medeligger, doch dacht er niet aan dat deze lichten die van een vissersvaartuig moesten zijn.

i) De koerswijziging uitgevoerd naar bakboord door het Hr. Ms. «Karel Doorman» rond 0.37 u. van 25 september 1959 werd niet kenbaar gemaakt door het voorgeschreven geluidsein.

j) Aan boord van het Hr. Ms. «Karel Doorman» werden vóór de aanvaring geen machinemanu-
vers uitgevoerd.

k) Op het laatste ogenblik werd het roer van het Hr. Ms. «Karel Doorman» 30° aan stuurboord gelegd, hoewel het gevaar dicht over stuurboord dreigde en het schip een grote draaicirkel had.

l) De O.246 «Frans Elza» voer de vóór de aanvaring een bakboordse draaibeweging uit, dus in de richting van de koerslijn van het Hr. Ms. «Karel Doorman», zodat op een zeker ogenblik het rood gedeelte van de driekleurige lantaarn in het zicht kwam.

m) De geveegde vaargeul Humber Elbe heeft ter hoogte van de P. boeien een breedte van 3 mijl; te weten 1 1/2 mijl aan weerszijden van de lijn tussen de lichtschepen P. 8 en P. 12 verder aangegeven door de lichtboeien P. 9, P. 10 en P. 11.

n) Er kan geen spraak zijn dat de «Frans Elza» de vaargeul Humber-Elbe; aangeduid door de P. boeien zou versperd hebben in de zin van het 2e deel van art. 26 van het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, mede in acht nemend het gevolgde traject.

o) Het karakter van het draaien naar bakboord dat vóór de aanvaring door de O.246 «Frans Elza» werd uitgevoerd kan niet met zekerheid worden vastgesteld.

Ten einde de oorzaken der aanvaring tussen de O.246 «Frans Elza» en het Hr. Ms. «Karel Doorman» vast te stellen, dienen de hierboven opgesomde vaststaande feiten getoet aan de bepalingen van het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De bepalingen van voormeld Internationaal Reglement die, betreffende het uitwijken in het onderhavig geval, door beide vaartuigen principieel dienden geëerbiedigd, zijn omschreven in Deel C 1, 2, Regel 21, Regel 23, Regel 24, Regel 26, Regel 27, Regel 28 en Regel 29.

OORDEEL VAN DE RAAD

Na alles grondig te hebben overwogen en aan ieder element en omstandigheid zijn juiste belang te hebben gegeven, is de Raad van oordeel :

1. Dat de mogelijkheid en het dreigend gevaar tot aanvaring tussen het Hr. Ms. «Karel Doorman» en de O.246 «Frans Elza» ontstonden ingevolge het feit dat het Hr. Ms. «Karel Doorman» niet gehandeld heeft zoals voorgeschreven door Deel C 1, 2, Regel 23, regel 24, regel 26, regel 27, regel 28, regel 29 van het Internationaal Reglement tot voorkoming van aanvaringen op zee.
2. Niet bij machte te zijn met zekerheid vast te stellen op welk ogenblik de draaiende beweging op bakboord uitgevoerd door de O.246 «Frans Elza» een aanvang nam, noch of in dit opzicht de O.246 «Frans Elza» zich schuldig heeft gemaakt aan een ongeoorloofde of onwettelijke daad; noch of de door de O.246 gestelde daad het gevolg niet geweest is van toeval, overmacht of onmiddellijk gevaar.

BESLUIT VAN DE RAAD

Om al die redenen besluit de Raad dat de O.246 «Frans Elza» niet aansprakelijk kan gesteld worden voor de aanvaring die zich op 25 september 1959 tussen de O.246 «Frans Elza» en het Nederlands vliegkamp-schip Hr. Ms. «Karel Doorman» in de Noordzee heeft voorgedaan en die het vergaan van de O.246 «Frans Elza» en het omkomen van de voltallige bemanning voor gevolg had.

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

Het vergaan van de Z.313 «Celtic»

Daarna wordt onmiddellijk de zaak van het vergaan van de Z.313 «Celtic» van reder Marcel Devinck voortgezet.

Als eerste getuige in deze zaak wordt opgeroepen, de heer Pringel, kapitein aan boord van de sleepboot «Tidworth» en die uitvoer om mogelijke hulp te bieden aan de zinkende Celtic.

Deze kan zich niet juist meer herinneren hoe laat hij het bevel kreeg om uit te varen en is ook niet op de hoogte van de herkomst van dit bevel. Hij wist enkel dat hij zich naar een positie, gelegen op 7 mijl ten zuiden van Newhaven moest begeven waar zich een vaartuig in zinkende toestand bevond, hij geeft dan enkele details over de sleepboot waarover hij op het ogenblik der feiten het bevel voerde. Hij licht de Raad in dat voornoemde sleepboot 450 pk heeft en een snelheid van 9 mijl kan ontwikkelen. Voor wat betreft de capaciteit van de pompen aan boord van de sleepboot, weet de heer Pringel te vertellen dat deze capaciteit 6.000 gallons per minuut bedraagt, wat zou neerkomen op 20 ton per minuut. Hij baseert zich hiervoor op zijn ervaringen opgedaan tijdens vroegere gelegenheden. De Raad twijfelt evenwel aan voormeld cijfer en vraagt getuige of het mogelijk is hiervan bevestiging te krijgen zodra hij in zijn woonplaats aangekomen is, wat door de getuige beloofd wordt.

Het was rond 11 of 12 uur toen de «Tidworth» bij de «Celtic» aankwam. Er waren op het ogenblik nog andere vaartuigen in de omtrek waaronder een Franse treiler, die de zinkende «Celtic» op sleeptouw had in de richting van Newhaven. De snelheid van het slepen bedroeg ongeveer 5 mijl per uur. De «Tidworth» naderde de «Celtic» tot op ongeveer 10 voet langs de bakboordzijde. Hij verklaarde dat noch hij noch enig ander lid van zijn bemanning met een bemanningslid van de «Celtic» in gesprek is geweest. Hij zegt dat er op dit ogenblik een zekere deining bestond, waardoor het aankoppelen enigszins zou kunnen bemoeilijkt worden. Er waren leidingen aan boord, waarvan de totale lengte ruim tien maal de afstand van de «Celtic» tot de «Tidworth» bedroeg, terwijl er 4 man aan boord van de «Tidworth» waren. Hierop wordt een vraag gesteld aan de getuige die op het volgende neerkomt : «Was het volgens U mogelijk op een afstand van 10 voet van de «Celtic» te blijven, vast te maken, de darmen over te geven en te pompen en zodoende een zekere snelheid te ontwikkelen. Zo ja, welke snelheid kon bereikt worden? Hierop antwoordt getuige bevestigend, waarbij hij aanstipt dat een snelheid van 2 à 3 knopen zou kunnen bereikt worden. Hij verklaart verder dat hij wist dat de «Celtic» zinkende was, doch niet in hoeverre. Hij vaarde uit op eigen initiatief om te zien of er op een of andere manier hulp kon geboden worden.

Hierop wordt de vraag gesteld: «Heeft iemand van de «Celtic» gevraagd aan een bemanningslid van de «Tidworth» of aan U, of er mogelijkheid was om te pompen, of rechtstreeks om te pompen?»

Waarop getuige antwoordt: «Het was mijn inzicht te pompen zonder gevraagd te zijn. De omstandigheden lieten mij dit evenwel niet toe.» Hierop zijn wij naar de Franse treiler gegaan en gevraagd om te stoppen. Zij reageerden evenwel niet en ik heb hierop besloten in de onmiddellijke omgeving te blijven om eventueel hulp te bieden. Ik zag de «Celtic» zinken, terwijl ik op zijn bakboord achtersteven lag. Hij zonk zonder slagzij, met de achtersteven eerst.

NOG EEN

ENGELSE GETUIGE

nl, de heer Harvey opgeroepen, die op het ogenblik der fetien bootsman was aan boord van de reddingboot die eveneens ter hulp uitvoer.

Getuige weet niet hoe de hulp van de reddingboot werd ingeroepen. Hij voer uit om tien over zeven en kwam bij de «Celtic» om twintig vóór acht, wiens positie hij opgeeft. De snelheid van zijn reddingboot bedraagt 8,5 mijl per uur. Van de gebeurtenissen geeft hij hierop eenzelfde verklaring als de vorige getuige. Hij kwam vervolgens langszij van de «Celtic» en de tweede stuurman is aan boord van de «Celtic» gegaan. Hij vertelde mij achteraf dat hij tot aan zijn kniën in het water stond.

Eerst gingen 2 of 3 bemanningsleden van de «Celtic» aan boord van de reddingboot en toen de 2e stuurman voor de tweede maal aan boord van de «Celtic» ging, kwamen de schipper en de eigenaar eveneens over, zodat de volledige bemanning van de «Celtic» aan boord was. Hierop vroeg de schipper van de «Celtic» om terug aan boord van zijn vaartuig te kunnen gaan om de reddingboot weg te nemen wat gedaan werd. Getuige verklaart nog dat Moore, de 2e stuurman van de reddingboot, gedurende 20 minuten aan boord van de «Celtic» gebleven is. Het is ten andere diezelfde Moore die voor een getuigenverhoor moest onderhoord worden op maandag 10 oktober, maar die niet verscheen.

De Raad schorste de zitting tot vrijdag 14 oktober te 15.30 uur.

(vervolg blad 3)

WIE VAN HET

VISSERIJBEDRIJF

OP DE HOOGTE

WIL BLIJVEN.

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

VOORTZETTING VAN HET ONDERZOEK INZAKE
DE Z.313 « CELTIC »

Zitting van vrijdag 14 oktober 1960
Zeer bezwarende verklaring van
getuige Beaverstock

In deze zitting wordt als getuige opgeroepen, de heer Beaverstock, die bij het wrak van de gezonken «Celtic» geweest is en de onderwater-foto's genomen heeft. De h. Beaverstock, die trouwens zeker van zijn stuk lijkt, heeft op deze zitting een getuigenis afgelegd, die weliswaar geen nieuwe feiten deed uitschijnen maar die nogmaals laten blijken, dat de «Celtic» op een zonderlinge wijze zonk.

De heer Beaverstock is in feite mekaniker van beroep maar ook gelegenheidsduiker in zijn vrije tijd of als hij er om verzocht wordt.

Hij verklaarde dat hij, toen het schip sedert verschillende weken gezonken lag dook om de onderwater-foto's te nemen op verzoek van de firma J. Bull en de heer Newton-Smith, en dit in september 1958, na het zinken van de «Celtic». Zijn eerste opdracht bestond er in na te gaan hoe het wrak op de bodem lag, welke richting en indien er mogelijkheid bestond om het vaartuig te lichten. Hij verklaart dat er dagen waren dat het zicht praktisch tot nul herleid was, terwijl hij op andere dagen een heel goed zicht had. Toen hij voor de eerste maal dook, wist hij niets

af van de schade aan de «Celtic». Hij zag niet de naam van het gezonken vaartuig maar wel het nummer die hij voor de Raad nog eens herhaalt. Het wrak stond recht op de bodem. Na een eerste onderzoek, had hij een onderhoud met de heer Newton-Smith die hem vervolgens verzocht terug te duiken en na te gaan of er een gat in de romp van het vaartuig was. De eerste maal vond hij niets. In een van de volgende onderzoeken — hij deed er in het totaal 50 à 60 — vond hij een gat in het deadwood boven het kapelletgat. Hij kon er zijn vijf vingers in steken, en volgens metingen had het lek een lengte van 24 duim op een breedte van half tot driekwart duim. Het kalfaatwerk hing uit de spleet. De spleet bevond zich op een plaats waar de zijkanalen tegen het deadwood komen. In feite was het deadwood die van de zijplanken verwijderd was en tevens versplinterd. Volgens de getuige was het een zeer kwalijke spleet voor een vaartuig als de «Celtic». Hierop doet getuige een verklaring die, zonder nieuw te zijn, toch eens te meer de nadruk legt op de eigenaardige manier van zinken van de «Celtic». Getuige

zegt met nadruk, en overweegt goed zijn woorden, dat hij geen enkele oorzaak kan opgeven waardoor het vaartuig zou lek geslagen zijn van BUITEN NAAR BINNEN. Dit werd tenandere reeds bevestigd door de onderwaterfoto's die door dezelfde persoon genomen werden. Hij deelde zijn bevindingen mede aan de heer Newton-Smith, die hem zegde dat hij wist dat er een lek was in de romp van de Z.313, doch hij zegde niet hoe hij dit wist. Het was pas later dat de heren Newton-Smith en Young aan getuige mede deelden dat de schipper van de «Celtic» hen gezegd had, dat hij het schip opzettelijk had laten zinken. Getuige heeft evenwel nooit geweten hoe de schade werd toegebracht? Hij is tenandere nooit in betrekking geweest met enig lid van de bemanning van de «Celtic». Getuige verklaart nog dat het van de heer Newton Smith was, dat hij vernomen had dat de reder een zeker bedrag had aangeboden aan een persoon om het wrak niet te lichten. De reden waarom dit gedaan werd, kan hij zich echter niet meer herinneren.

Getuige verklaart verder nog, dat er zeer ernstige pogingen gedaan werden om het wrak te lichten, maar dat zij er niet in geslaagd zijn om reden van 't slechte weder en ook wel omdat zij misschien niet de gepaste werkwijze gebruikten. Er werden volgens hem pogingen gedaan om in het stuurhuis te dringen wat ook gelukte. Hij is nooit in het logies geweest en ook niet in de machinekamer omdat het er te donker was. Hij kreeg ook de opdracht

na te gaan of de zeekekranen open of gesloten waren. Hij slaagde er echter niet in bij de zeekekranen te komen wegens de grote duisternis. De getuige zegt, dat het volgens de heer Newton-Smith een goede zaak zou zijn geweest te weten hoe het stond met de zeekekranen en of ze eventueel beschadigd waren. Tot slot verklaarde de getuige nog dat er bergingsmaatschappijen zijn die technisch gezien, in staat zouden geweest zijn het wrak te lichten. Dergelijke maatschappij bestaat echter niet in Newhaven.

Deze zaak wordt een dezer dagen voortgezet.

LIJK VAN
HEISTSE
VISSER
OPGEHAALD
TE ZEEBRUGGE

SEDERT DONDERDAG
VERMIST

In de loop van dinsdagnamiddag, werd in de vissershaven van Zeebrugge, het lijk opgehaald van de 24-jarige visser Alex Janssens, uit Heist. Het lijk werd door toedoen van de politie naar het dodenhuisje op het kerkhof overgebracht.

De ongelukkige visser was sedert vorige donderdag vermist. Het parket van Brugge kwam ter plaatse.



Rivieren
hebben
streken.....

Iedere binnenschipper kan er van meepraten!

Gelukkig de schipper die met een Lips-schroef vaart wanneer de rivier hem haar strikken spant.

Lips-schroeven van Limabrons of van Cunial zijn sterk, taai en buigzaam.

Zij kunnen tegen een stootje en raken ze ooit beschadigd - Lips repareert afdoende en . . . snel!

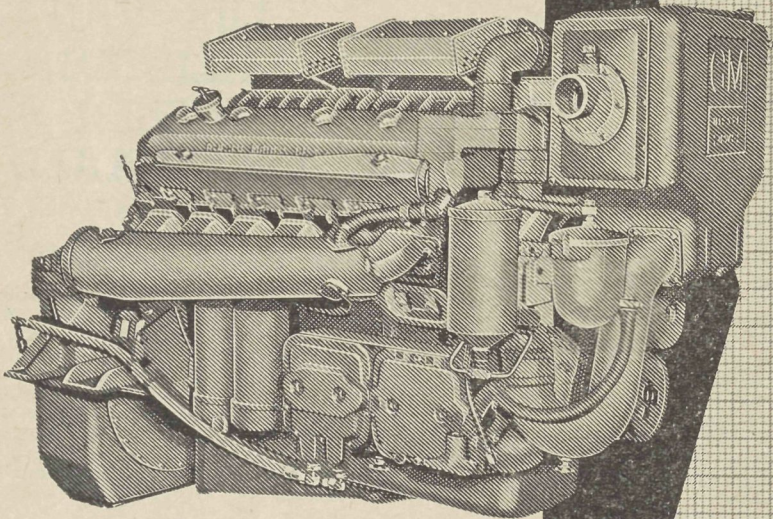
Lips-schroeven zijn ook te leveren in gietijzer en semi-staal



Tel. - 511 (dag en nacht)

De **GM** Diesel

produktie gaat de hoogte in!



*De tweetakt
GM Diesel motor
hoort overal
thuis*

- Motoren voor de industrie
- Motoren voor de scheepvaart
- Dynamo-aggregaten
- Motoren voor automobielen

Met GM Diesel krijgt U het hoogste rendement in elke toepassing.

- Gering gewicht per PK.
- Zuinig
- Draairichting naar rechts of links, naar keuze
- Zelfde basiselementen voor alle modellen
- Vermogen : van 20 tot 2.800 PK.

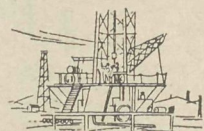
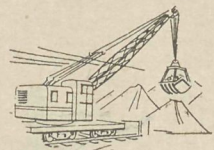
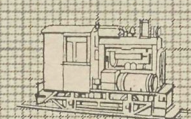
... en volgende voordelen :

- Volledige voorraad wisselstukken
- Service en revisie ter plaatse of in de werkplaats door geschoolde verdelers.

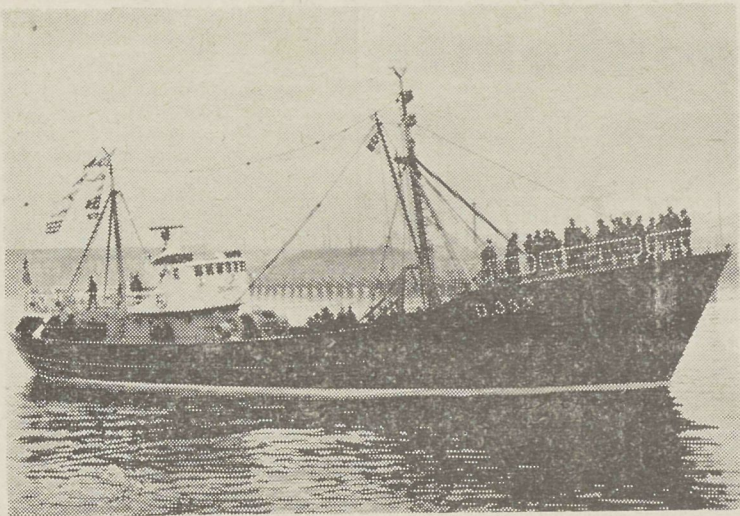
**De GM Diesel
is de Diesel
die U nodig hebt !**

De GM Diesel Dealers verstrekken graag alle gewenste inlichtingen.

GENERAL MOTORS CONTINENTAL N.V. - ANTWERPEN



De O.333 "Johnny" deed proefreis



De O.333 « JOHNNY »

«Als een balsem op de wonde», zo kan ongeveer de proefreis betiteld worden van de O.333 «Johnny». Inderdaad, amper een week na het tragisch vergaan van de O.297 «Rubens» doen twee nieuwe eenheden hun intrede in de Belgische vissersvloot. Ook in de visserij is er een tijd van komen en gaan.

Wijl een dikke menigte wachtte op de bemanning van de O.297 «Rubens» heerste er op een andere plaats een fiere vreugde, en terecht trouwens.

De nieuwe eenheid, de O.333 «Johnny» werd gebouwd op de werf Seghers en zal ook door dezelfde rederij uitgebaat worden. Dit vaartuig deed zaterdag zijn eerste proefreis. Benevens de eigenaars van het vaartuig, hadden ook verschillende bekende personen uit het visserijbedrijf er aan gehouden deze eerste proefreis mede te maken. Laat ons onmiddellijk zeggen dat deze in alle opzichten geslaagd is, zodat alles een rooskleurige toekomst laat voorzien.

De O.333 «Johnny» heeft een totale lengte van 39 meter en een breedte van 6,65 meter met een bruto-tonnage van 209 ton. De scheepshulp en de bovenbouw zijn volledig elektrisch gelast. Het vaartuig is uitgerust met motoren die een kracht van 725 pk kunnen ontwikkelen.

De bouw van het vaartuig werd volledig aangepast aan de vereisten van de moderne en vooruitstrevende scheepsbouw. Er bestaat eveneens mogelijkheid om het volledig elektrisch boordnet aan een elektrische bron aan de wal te koppelen. De tanks hebben een inhoud van 60.000 liter gasolie, 800 liter smeerolie, terwijl de tanks voor drinkwater ruim 7.000 liter kunnen inhouden.

VAARTUIG IS BESTEMD VOOR IJSLANDVAART

Ook voor het comfort van de bemanning werd gezorgd. Voor hen is een verblijfsruimte van 10 man voorzien die zeer modern versierd zijn. Er zijn zelfs afzonderlijke kamertjes voor de motorist en de stuurman.

Een volledige installatie voor het bewerken van levertaan is op het achterdek geplaatst. Voor wat de hygiëne betreft, kan nog gezegd

worden dat er voor een zeer propere wasgelegenheid gezorgd werd met lavabo's en een stortbad, terwijl er ook een zeer comfortabele ingerichte keuken aan boord is.

In het stuurhuis bevinden zich toestellen van het meest moderne allure, waaronder kan vermeld worden, een radar, een dieptemeter en een visgrondzoeker. In de kaartkamer die als een klein salon opgevat is, bevinden zich de hoofdzender-ontvanger, een hulpzender-ontvanger en een richtingzoeker.

Al met al, kan gezegd worden dat de O.333 «Johnny» een belangrijke aanwinst is voor de Belgische vissersvloot in het algemeen en de Oostendse vloot in het bijzonder. Een uur nadat de O.333 de haven van Oostende verlaten had, voor ook de nieuwe eenheid van de Pêcheries à Vapeur «Prinses Paola» de thuishaven uit voor een eerste reis.

Wij wensen reders en bemanning behouden vaart en rijke vangsten.

PAKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel voor de week van 23 tot 29 oktober 1960.

Passagiersboten :

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10 u. (1) en te 14.45 u.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 11.10 en te 16.10 u. (1).

(1) Neemt ook auto's op.

Car-Ferries :

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 13.30 u.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 11.15 u.

GEEN SPROTVERKOOP PER STAAL

De directie van de Vissershaven heeft de sprotverkoop per staal afgeschaft omdat het staal niet beantwoordt aan de vangst. Aldus zullen de geschillen en moeilijkheden door de vissers zelf veroorzaakt uitgeschakeld worden en zijn er minder betwistingen te vrezen.

Wij kunnen deze maatregel slechts goedkeuren.

Vergadering van het Paritaire Comité voor de visserij

Op vrijdag 21 oktober gaat de vergadering door van het Paritair Comité, zoals gewoonlijk in het huis van de Arbeid, Koningstraat 63 Oostende, en dit om 14.30 u.

Voor deze bijeenkomst staan de volgende punten op het agenda: — Toepassingsmodaliteiten voor het jaarlijks verlof in het kader van het nationaal akkoord.

— Vislosserskaarten.
— Wet betreffende de schade-loosstelling van de werknemers die ontslagen werden bij de sluiting der onderneming : schrijven uitgaande van de heer Directeur-Generaal.
— Voorrang bij aanwerving van oorlogsinvaliden in het raam van de automatise.

Brevetten, diploma's, certifikaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart

(Kon. Besluit van 21 mei 1958)

De volgende brevetten, diploma's en certifikaten werden in de loop van de maand september 1960 toegekend.

Brevet van kapitein ter lange omvaart :

Vandesteene, M.-E.-R.

Brevet van eerste-luitenant ter lange omvaart :

Levaque, R.-O.G.; Guyaux, P.-V.-E.

Brevet van tweede-luitenant ter lange omvaart :

Vandenbussche, J.-A.; Crepin, J.; Ghys R.-Ch.; Verstappen, J.-E.-W.; De Meulder, F.-X.-V.; Groo-

ten, H.-I.-C.; Stas, A.-J.-M.; Eloy, J.-A.L.; Lannoye, J.-M.-E.; Van Caenegem, J.-M.-R.; Backes, G.-L.-V.; Vervaecke, C.-C.-M.; De Meulemeester, R.-D.-G.; D'Hoore, W.-F.

Brevet van kapitein ter kust-

vaart :

Van Eeckhoutte, G.; Philips, H.; Bruckxon, F.-G.; Staquet, L.-S.-A.; Vermeersch, F.-J.-K.

Brevet van schipper ter kust-

vaart :

Smeesters, F.-T.-C.

Brevet van tweede-luitenant ter kustvaart :

Pincket, J.-F.

Diploma van aspirant-officier ter kustvaart :

Roelandt, G.-K.-J.; Torfs, P.-G.-A.; Prozenko, G.-J.; Cambier, J.-M.-G.; Ryckmans, R.-N.-J.; Wantz, G.-C.; Cuyppers, R.-M.-R.; Cloet, L.-G.-C.; Mooren, E.-M.-F.

Brevet van officier-werktuigkundige 2e klasse :

Van den Eynde, A.-M.-H.

Brevet van schipper ter visserij 2e klasse :

De Paep, A.-J.

Certifikaat van sloepsgast :

Bols, H.; Ruschke, F.; De Ruys-

ser, H.; Olsson, J.; De Winter, Ch.; Van Tilburgh, J.; Plompen, J.

Brevet van yachtsman :

Parisis, A.-F.; Leeman, M.-S.; Boulet, A.-M.-A.-V.; Devreux, G.-J.-A.; Delescaille, Ch.-J.-L.; Dielen, G.-J.-R.; Dedecker, J.-E.-P.; Martin, F.-A.-J.; Bown, J.-W.; Leclercq, M.-E.; Henry, G.-E.-R.; Roegiers, J.-L.-J.; Slock, F.-V.; Van Dries-

sche, R.-J.-H.

Op de Scheepswerfen van Vlaanderen te Brugge

Financiële belangstelling uit het buitenland

Naar vernomen wordt, zou er voor de Scheepswerfen van Vlaanderen die te Brugge gevestigd zijn, en die onlangs bij een vonnis van de Koophandelsrechtbank te Brugge in staat van falings verklaard werden, waardoor honderden personeelsleden zonder werk vielen, financiële belangstelling betoond worden vanuit het buitenland.

Vanwege een financiële groep uit het buitenland werd een aanbod gedaan, die naar het schijnt niet van belang zou ontbloeit zijn en waarbij voorgesteld werd de gedefailleerde maatschappij te kopen. Deze groep zou, naar vernomen werd, belangrijke bestellingen voor de bouw van schepen ontvangen hebben. Er wordt nu gehoopt dat de curatoren die belast zijn met het te gelde maken van de bezittingen der maatschappij, zullen begripen wat er hier op het spel staat. Indien het tot een akkoord zou komen met de voormelde financiële groep waardoor de werken op de scheepswerfen zouden hervat worden, dan zou dit in de eerste plaats ten goede komen aan honderden mensen die door het in staat van falings komen

der firma hun werkgelegenheid verloren. Afwachten blijft nu de boodschap.

JAMMERLIJK ONGEVAL

IN ZEEBRUGGE

Zoals onze lezers weten werd de vishandelaar en voetballer Rafaël Huysseune, der firma Rafaël Huysseune, vorige week zo ongelukkig gekwetst door een staaldraad, dat men vrees voor het verlies van een oog. Na overvloedig verlies van bloed hoopt men in een Gentse kliniek bij Prof. François zijn oog toch te redden zonder operatie.

De ongelukkige zal echter nog verscheidene weken volledig onbeweeglijk moeten blijven liggen. Wij wensen de krappe vishandelaar en voetballer Rafaël een spoedig herstel.

Bemanning van O.297 "Rubens" te Oostende aangekomen

FAMILIELEDEN EN VERWANTEN VERWELKOMDEN ONTROERDE MAAR GEREDDE OPVARENDEN!

Op de aanlegkade van de pakketboten speelden zich zaterdagmiddag ontroerende toneeltjes af. Rond 4 uur stapten de nog ontstelde, maar geredde, bemanningsleden van de O.297 «Rubens», die na een aanvaring door een Engelse trawler verging, van de pakketboot «Reine Astrid» aan de wal, waar ze geestdriftig begroet werden door gelukkige familieleden en bekenden.

Onder de personaliteiten die op de aankomst van de pakketboot wachtten, bevonden zich ook de heren Van Poucke en Hendrickx van de vansten van het Waterschouwsambt.

Het is bij monde van de heer Roger Brackx, die het bevel voerde over de O.297 «Rubens» dat wij de ware inhoud van deze waarlijk betreurenswaardige aanvaring vernemen.

De O.297 «Rubens» had de Oostendse vissershaven verlaten op 2 oktober met bestemming naar de visserijgronden in de omgeving van IJsland. Op maandag 10 oktober werden de voormelde visserijgronden bereikt, nabij Ingolfshöfði. (IJsland). Rond 18 uur werden deze gronden verlaten en een meer oostwaartse koers gestoomd. Op dinsdag, 11 oktober, werd dan de visserij aangevangen op de visserijgronden van Hvalsbakur. Rond 8u40 lag de O.297 aan de korre in een ONO-lijke richting. Langs de stuurboordzijde van de Oostendse trawler, op ongeveer 1/2 mijl, lag de Engelse trawler St Appolo, uit Hull, eveneens aan de kor in de dezelfde richting als de O.297. Op dit ogenblik waren de weersomstandigheden zeer goed. Er heerste een N.O.-wind, kracht 2, kalme zee met een goede zichtbaarheid. Plots kwam de St Appolo een paar streken Noord over. Dit manoeuvre ziende, hield de O.297 eveneens af in dezelfde richting, in de mening verkerend dat de Engelse trawler diezelfde koers zou blijven behouden. Hierop ging de schipper de dieptemeter raadplegen, die 110 vadem aanwees, wat de gewenste diepte was. Hierop ging de schipper opnieuw de koers van de St Appolo controleren. Tot zijn grote verwondering stelde hij vast, dat de Engelse trawler zijn koers op-

nieuw gewijzigd had en nu recht op de O.297 aanstevende. Hij bevond zich toen nog amper op een afstand van ongeveer 1/4 mijl van de Oostendse trawler.

Onmiddellijk gaf de O.297 fluitseinen om de aandacht van de St Appolo te trekken op het gevaar dat ontstaan was door dit onverhoeds manoeuvre. De eerste stuurman kreeg bevel het roer hard bakboord over te halen teneinde nog te pogen een aanvaring te vermijden. Groot was echter de verbazing van de schipper toen hij zag dat het Engels vissersvaartuig met grote snelheid naderde, zodat een aanvaring onvermijdelijk was. Op het laatste ogenblik week de St Appolo nog een weinig naar stuurboord uit. Dit manoeuvre kwam evenwel te laat en de St Appolo beukte met volle kracht in de stuurboordzijde van de Belgische trawler, ongeveer tussen de schouw en de stuurhut, ter hoogte van het stookhol. Onmiddellijk stroomde er veel water binnen. Schipper Brackx gaf terstond bevel de machienen stil te leggen. Door de eerste machinist werd hij op de hoogte gebracht van de toestand waarin de «Rubens» zich bevond, en die heel ernstig was.

De motorist had onmiddellijk na de aanvaring de ketels afgesloten teneinde een ontplofing te vermijden. De schipper gaf hierop bevel aan de stuurman om de vlotten in gereedheid te brengen om de ont-scheping zo vlug mogelijk te laten gebeuren.

Samen met de eerste machinist begaf de schipper zich hierop terug naar de machinekamer om zich van de ware toestand te vergewissen. De enige conclusie die hij bij het zien hiervan kon maken was dat de machinekamer volstond en het schip aan het zinken was.

Terug op het dek gekomen gaf hij bevel de vlotten over boord te werpen en geleidelijk aan het schip te verlaten.

Intussen had de Engelse trawler verder over stuurboord gedraaid om op ongeveer op een 1/2 mijl van de Oostendse trawler de korre te winden en in deze positie te blijven liggen. Nadat de bemanning ontruimd was en het schip reeds tot aan de reling in het water stond, zijn de laatste matroos, de

marconist, de eerste machinist, de tweede stuurman en de schipper in het laatste vlot gestapt.

Slechts zeven minuten later verdween de O.297 «Rubens» die een van de grootste trawlers van de Belgische vloot was, volledig onder de zeeoppervlakte.

De bemanning van de O.297 werd opgepikt door de St Appolo en er goed verzorgd nadat ze van hun eerste emotie bekomen waren. De reis van de St Appolo was ten einde en met de volledige bemanning van de O.297 aan boord, waaronder gelukkig niemand gewond werd, ving zij de terugreis aan om op 14 oktober rond 11 uur te Hull aan te komen.

In de loop van de volgende dag hebben ze dan in Dover de pakketboot «Reine Astrid» genomen die hen rond 4 uur in de Oostendse haven aan de wal zette.

Uit het verslag dat de heer Brackx, schipper van de O.297, bij zijn aankomst neerlegde, is inmiddels gebleken dat de fout in geen enkel geval bij de O.297 berust, maar uitsluitend bij de St Appolo, dit ingevolge een verkeerd manoeuvre.

De O.297, die eigendom is van de N.V. Motorvisserij te Oostende, was pas 5 jaar oud en behoorde met de «Bregghel» van dezelfde rederij tot de grootste eenheden van de Oostendse vloot. Hij was voor 28 miljoen frank verzekerd.

De heer Ch. Decrop verdient tevens alle lof voor de zorgen en hulp door hem aan de ganse bemanning in Engeland verleend. De bemanning kon niets redden van hun persoonlijke bezittingen die zich aan boord bevonden. Er waren er zelfs die zich verplicht zagen nieuwe schoenen te kopen bij hun aankomst te Hull, wilden zij niet blootsvoets de terugreis naar Oostende doen.

Ook de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zal zich met deze zaak inlaten. Gehoopt wordt dat zulks binnen zeer afzienbare tijd zal geschieden en dat men ditmaal niet zal wachten totdat de zaak verjaard is, zoals het bij het vergaan van het vorig vaartuig op IJsland is geschied. In de Britse diensten is men inmiddels reeds met een vooronderzoek bezig.

Ongevallen in de visserij

— Bij het werken aan dek van de Z.432 gleed schipper Rog. Wentein uit waarbij hij zware kneuzingen opliep aan het linker been.

— François Desmedt, motorist aan boord van de Z.401 kreeg een prik in de rechterknie waardoor hij voor een onbepaalde tijd werk- onbekwaam is.

— Bij het inwinden van de kor gleed schipper Oscar Creyf van de Z.754 uit, waarbij hij de rechtervoet bezerde. Na dokterszorgen kon hij het werk hervatten.

IN HET ZEEMANSTEHUIS « PASTER PYPE »

Het winterseizoen zetten we in op 25 oktober te 20 u. met een prachtige, geromanceerde documentaire film over hetgeen leeft en groeit in de wateren van onze zeeën. — Het «Avontuur is onder de Zee» zal U een kleurrijk beeld geven van wat het is «kikvorsman» te zijn; hoe die mannen de bodem van de zee gaan onderzoeken en zo soms in benauwelijkhachelijke toestanden komen.

Met deze film willen wij opnieuw een goede en terzelfdertijd leerrijke start geven aan onze winteractiviteit in het Zeemanstehuis...

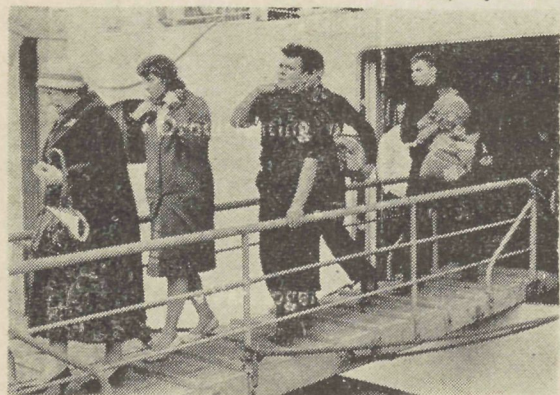
Wij verwachten opnieuw vele kijklustigen, mensen die gratis iets willen bijleren over de vooruitgang in de visserij en op gebied van zeewetenschappelijk onderzoek. Wij verwachten U allen op deze inzet van 25 oktober te 20 u. in onze zaal van het Zeemanstehuis. Wij zijn er van overtuigd: eenmaal U er geweest zijt, komt U de volgende maanden terug. Daarom reserveert de laatste dinsdagavond van iedere maand en komt naar het St Petrus en Paulusplein 6, in het Zeemanstehuis. Hartelijk welkom aan allen!

PROTEST TEGEN ATOMISCHE BESMETTING

Het Hoog-Kommissariaat voor atoomenergie heeft besloten zowat 2.000 ton atomische resten in de Middellandse Zee te storten nabij de Antibes. De afval, afkomstig van een atoomfabriek uit Marcoule zal verpakt worden in ongeveer 6.500 vaten.

Onmiddellijk na de bekendmaking hiervan, werd door kommandant Couteau, directeur van het Océanografisch Instituut te Monaco, een protest gericht aan het voormelde kommissariaat, hen er op wijzend welk gevaar dergelijke handelingen inhouden, niet alleen voor de bevolking maar ook voor de visstapel.

De burgemeesters van de verschillende vissershavens langs de Middellandse Zeekust, hebben eensgezind besloten zich hiertegen te verzetten. — B.



Links : de bemanningsleden van de « Rubens » verlaten de mailboot. Rechts : ontroerende toneeltjes bij het weerzien van de familieleden. (Foto's Roger)

oostendse markt en vismijnecho's

De totale aanvoer was deze week alleszins groter dan deze van verleden week. Het waren eenste meer de IJslanders welke hier de oorzaak van waren en die de markt rijkelijk van vis voorzagen. Niet dat de vangsten per schip plots veel groter waren, integendeel. Er waren echter meer IJslanders, hetgeen de kleinere aanvoer van de verschillende andere visgronden vergoedde. Er werd immers weinig anders, en dit vooral de eerste dagen, binnengebracht dan IJslandvis.

Noordzeevis zagen we enkel op de woensdagmarkt, Kanaalvis ontbrak totaal op de tweede verkoopdag.

Westvarianten waren maandag en dinsdag zeer schaars, dit als gevolg van het slecht weer op het einde van de voorgaande week. Tenslotte waren het alleen tongen welke regelmatig binnengebracht werden, met het gevolg dat dit ook de enige soort was welke

goedkoop werd verkocht. Zelfs IJslandse soorten, welke er toch genoeg waren kregen hoge noteringen. Dit was vooral het geval voor kabeljauw, schelvis, gullen en leng. De andere soorten kregen «normale» prijzen.

Was rog maandag eerder goedkoop, dinsdag kreeg deze vissoort plots veel meer zodat het enige schip die dag aan de afslag, een mooie opbrengst lukte. Tongen stegen in prijs van maandag naar woensdag, maar waren gans de week erg goedkoop, vooral de kleine soorten. Het grootste deel van de verschillende vangsten bestond trouwens uit kleine tong, wat voor gevolg had dat de meeste Witte Bankers geen bijzonder schitterende uitslagen boekten. Er is momenteel, inderdaad meer te verdienen met een gevarieerde vangst bestaande uit roggen, platvis, gullen en wat tong, dan met uitsluitend tongen.

De kustvisserij kwam vrijdag

laatst opnieuw in aktie. De ganse week kon redelijk regelmatig gevestigd worden, dit zowel door sprotgarnaal, als visvangers. De uitslagen door de visvangers bereikt waren echter de beste. De garnaalvisserij is nog altijd niet veel beter geworden en de meeste schepen vinden met moeite een bestaan. Wat de sprot betreft, de vangsten blijven nogal schaars, de prijzen zijn echter wel iets beter geworden. Over het algemeen is hier toch een verbetering ten opzichte van verleden week waar te nemen.

De totale aanvoer werd binnengebracht door 55 vaartuigen. Ze bestond uit 10.270 bennen vis, 50.300 kg tong, 27.000 makreel, 2.500 kg haring en 3.200 kg kreeftjes.

Door de IJslanders werden hiervan 5.860 bennen vis en 3.200 kg kreeft aangevoerd. Dinsdag werd de meeste vis van deze grond gebracht, ze kreeg toen ook de beste

prijzen. Waren vooral duur: kabeljauw, gullen, schelvis en leng. De rest werd normaal verkocht. De vangsten waren over het algemeen niet zeer groot maar dank zij de goede prijzen werden toch meestal bevredigende opbrengsten bereikt. De beste uitslag was voor de O.80 met 971.900 F.

Van Noop Head werd maandag een vangst binnengebracht, deze werd aan voordelige prijzen verkocht, vooral de ronde soorten. Haaien waren niet bijzonder tairijk en kregen eveneens goede prijs. De opbrengst was alleszins bevredigend.

Noordzeevis werd alleen woensdag aangevoerd. De beide vangsten waren van eerste hoedanigheid, want ze werden na korte reizen op de markt gebracht. De prijzen waren wel iets lager dan maandag maar bleven toch nog renderend. Koolvis van deze visgrond was iets duurder dan deze van IJsland en kreeg tot 530 F per ben. Het gemiddelde voor de Noordzeevis lag alleszins op een behoorlijk peil aangezien dit ongeveer 650 F bedroeg, grote en kleine vis dooreen. Makreel werd aan normale prijzen verkocht.

Kanaalvis was er deze week nogal weinig. Alleen maandag en woensdag werden kanaalvarianten aangevoerd en deze kregen dan ook de beste prijzen. Het was ook dit schip dat de hoogste uitslag bereikte. Roggen waren vooral dinsdag en woensdag duur, met topprijzen voor keilrog op de sluitingsmarkt. Wijting en de meeste kleine vissoorten waren woensdag iets goedkoper. De westschepen waren alleen woensdag aan de afslag, hetgeen de hoge rogprijzen uitlegt die de ganse week betaald werden. Keilrog kreeg als hoogste prijs 1.350 F wat wel zeer duur is. De rest van de roggen was duur in evenredigheid. Ook hier werden mooie resultaten gelukt na erg korte reizen.

Veel Witte Bankers deze week, met vangsten die meestal boven de 2.000 kg bleven. Het grootste deel van deze vangsten bestond echter uit kleine sorteringen hetgeen de gemiddelde prijs voor tong nogal laag hield. Een paar grote vangsten van boven de 3.000 kg gaven zeer mooie opbrengsten, temeer dat sommige schepen ook een flinke bijvangst konden in de afslag zetten. Het prijsverloop voor tongen was als volgt: zaterdag zeer goedkoop, iets beter op maandag- en dinsdagmarkt en woensdag terug iets minder. In totaal 655 bennen vis en 40.200 kg tong. Door de kreetenputters werden redelijk omvangrijke vangsten gelost. Spijtig waren de tongen nogal goedkoop waardoor geen 10.000 F kon bereikt worden. Deze lage tongenprijs werd echter gedeeltelijk vergoed door de zeer hoge prijzen betaald voor platvis, kleine vis en roggen. Zodoende konden deze schepen welke samen 420 bennen vis en bij de 6.000 kg tong losten toch nog renderende uitslagen boeken.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	15-10-1960	17-10-1960	18-10-1960	19-10-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	47,40-53,60	48,20-55,—	51,20-56,20	50,—57,—
3/4 tongen — 3/4 sole	41,60-46,60	42,—48,60	44,—45,—	42,—50,—
Bloktongen — Sole moyenne	40,—42,80	44,—47,—	43,60-45,40	42,—48,—
voor-kleine — Toute petite	37,60-43,40	37,20-40,40	39,20-45,30	38,60-42,60
Kleine — Petite	19,—21,20	18,60-20,60	19,60-23,—	20,40-22,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	40,80	37,—44,60	39,—45,—	38,—52,—
Middel — Moyenne	29,20-30,—	30,—35,—	29,—38,—	28,—36,—
Kleine — Petite	.....	15,—28,—	16,—21,—	20,40-23,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	16,—17,20	14,—19,—
Grote iek — Grosse	.....	.....	16,—16,50	16,—18,20
Kleine iek — Petite	.....	14,80	17,—17,40	16,—18,—
Iek 3e slag — 3e sorte	10,—	12,—13,40	15,80-17,—	12,—15,80
Platjes — Toute petite	4,— 5,40	4,20-6,—	5,— 8,—	4,40- 8,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	14,—	.....	18,—27,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	16,—
Kleine — Petit	.....	10,20	11,—	7,60-16,40
Heek, grote — Merlu, gros	.....	16,—	.....	22,—25,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	5,—16,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	3,—
Rog — Raie	.....	5,20-10,—	10,—15,60	7,80-18,40
Rode poon — Perlon	5,60	6,60-14,—	8,80	8,80-15,—
Grauwe poon — Grondin	.....	5,—	.....	6,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	16,—25,20	25,—	15,80-25,—
Gullen — Petit cabillaud	11,60	12,—15,20	9,40-15,—	6,80-16,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	24,—30,50	.....	28,—33,50
Wijting — Merlan	4,60- 6,—	4,20- 9,—	3,40-12,20	3,— 9,60
Schar — Limande	.....	4,—	.....	5,40- 7,60
Steenschol — Sole limande	.....	19,—	.....	15,—22,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	9,—10,—	5,60- 8,—	6,50-10,—
Hondshaai — Roussette	5,—	6,—	.....	9,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	42,50	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	5,— 6,40	4,20- 6,40	6,80
Horsmakreel — Saurel	.....	6,40- 8,—	.....	12,—21,—
Rode knorhaan	.....	10,—21,—	16,60-22,20	10,—26,—
Keilrog — Raie radiée	.....	11,—23,—	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	20,—
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	5,60
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	19,—	11,—
Lom — Brosme	.....	9,0	.....	9,80-11,50
Kongeraal — Congre	.....	15,20-18,—	7,80-18,—	11,—19,50
Leng — Lingue	.....	.....	11,20	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	3,80	.....	4,—
Haringshaai — Latour	.....	25,—36,—	.....	45,—47,—
Steenholk — Tacaud	.....	8,20- 9,40	.....	6,—10,80
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	11,80
Steur — Esturgeon	.....	.....	16,—	11,—15,—
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	34,—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	10,—	.....	24,—

Van de Noord werden opnieuw mooie en grote vangsten aangevoerd. De gullen die wel iets goedkoper waren dan verleden week, bleven toch nog flinke prijzen krijgen waardoor de opbrengsten van deze schepen op een renderend peil kwamen. Er werden uit vier vangsten 430 bennen vis en 600 kg tong gelost.

Zaterdag 15 oktober

WITTE BANK

		Tongen		
O.243	15	40	230	94.410
O.283	10	20	2200	75.300
KANAAL				
O.300		35	—	7.990

Maandag 17 oktober

IJSLAND

		Kreeften		
O.231	17	425	1500	261.770
O.269	17	680	—	330.060
O.286	18	475	700	261.085
O.318	18	700	300	368.636
O.282	19	500	700	248.195
NOOP HEAD				
O.237	18	650	—	309.165
KANAAL				

		Tongen		
O.284	8	70	100	37.890
O.204	14	230	1600	125.840
O.342	14	200	1200	123.770
Z.542	16	150	1000	129.570
WITTE BANK				
O.249	9	30	1000	57.580
Z.546	15	90	3200	147.880
O.140	15	40	2100	88.855
Z.25	15	20	2400	104.150
Z.435	14	25	2000	105.250
Z.452	14	30	2300	93.420
O.66	14	30	2000	80.810
WEST				
O.532	3	30	100	16.750

Dinsdag 18 oktober

WITTE BANK

O.80	18	1700	—	971.928
O.108	17	550	—	276.435
O.292	14	400	—	164.400
O.250	18	430	—	264.327
O.281	11	160	—	96.070
NOORD				
O.115	16	40	2800	116.965
O.131	14	30	2000	93.180
O.218	13	40	2400	99.250
O.279	15	30	1800	87.150
WEST				
O.128	7	120	—	87.470
SMALLS				

		Makreel		
O.124	11	20	24.000	164.905
			Haring	2.500

KREEFTENPUT

		Tongen		
Z.422	9	80	1200	92.720

Woensdag 19 oktober

NOORDZEE

		Makreel		
O.335	11	325	3200	239.765
O.278	9	225	—	140.250
KANAAL				
O.227	12	170	—	108.940
O.160	15	220	—	171.370
WITTE BANK				

		Tongen		
O.287	12	70	2200	94.580
O.127	13	30	2200	88.850
Z.745	14	30	2600	97.500
O.112	14	60	3800	140.830
NOORD				
O.191	13	100	—	80.260
O.312	12	150	—	106.590
Z.549	10	60	500	72.100
WEST				
O.152	4	30	—	26.760
O.349	3	30	200	27.580
O.142	4	60	—	35.530
O.327	4	50	200	39.000

N.762	5	120	100	77.250
N.763	5	130	—	74.360
O.192	4	40	200	30.420
KREEFTENPUT				
Z.274	11	80	1300	91.880
Z.443	10	100	800	91.956
Z.583	12	75	1200	72.220
Z.511	12	85	1300	84.780

ZATERDAG ZONDER VEEL ANIMO

Een zaterdag in de winterr of zelfs in de herfst is steeds een slechte verkoopdag voor onze vissersvloot. We staan hier nu eenmaal voor het feit dat er, eens de zomer voorbij, nog slechts 3 verkoopdagen zijn. Op die 3 dagen moeten alle schepen verkopen willen ze een redelijke prijs hebben. Eens de 3 topdagen voorbij, is er voor onze mensen geen kans meer nog een goede prijs te krijgen voor hun waar, zelfs al zijn ze enkele dagen vooraf aangekondigd om te komen verkopen. Het argument door de handelaars gebruikt als zouden de schepen steeds on-aangemeld aan de afslag verschijnen, is dus niet steekhoudend, zodat dit foefje niet langer kan gebruikt worden. Het enige is dat de konkurrentie uit Nederland op die dagen te groot is, terwijl de bedrijvigheid van onze handel beperkt blijft tot drie dagen.

Spijts de talrijke lessen die door onze reders reeds werden ontvangen bij dergelijke gelegenheden als vandaag, zijn er nog steeds die op de zaterdag hun vangst willen verkopen.

Ook vandaag hebben deze ondervonden dat het zeer schadelijk is dergelijke experimenten te wagen. De prijs voor tongen is immers erg gedaald en wel voor sommige soorten met 10 F per kg. Op vangsten zoals deze welke vandaag gelost werden, is dit een verlies van ettelijke duizenden F.

Behalve voor tongen, is de prijs ook voor de andere vissoorten gedaald zij het dat de prijsdaling hier minder uitgesproken was. Alleen gullen bleven duur terwijl tarbot, platvis en wijting tamelijk goedkoop waren. Sommige soorten daalden zelfs tot 't opvangpeil. De opbrengsten door de beide schepen bereikt, waren alleszins beduidend minder dan deze welke de ganse vorige week werden bereikt door de schepen van dezelfde categorie. Ze varieerden van 75.300 F voor de O.283 (na een zeer korte reis) tot 94.410 F voor de O.243.

NA EEN WEEK OPNIEUW SPROT

Vrijdag werd voor het eerst na 8 dagen door de kustvissers weer sprot aangevoerd. Het moet zijn dat de handel deze sprot dit keer kon gebruiken want er werden goede prijzen betaald. Zodanig zelfs dat de prijzen van de openingsdag ruim werden overtroffen en varieerden van 3,09 naar 5,90 F per kg. De vangsten waren over het algemeen niet erg groot, de grootste hoeveelheid bevatte ongeveer 1.900 kg, de kleinste circa 460 kg. De opbrengsten waren nog eens bevredigend en voor sommige schepen zelfs iets meer dan dat.

De visvangsters zijn ondertussen talrijker geworden en de resultaten door deze schepen bereikt zijn

alleszins bevredigend. De vangsten tong worden weer wat groter, alhoewel men hier niet volledig kan op betrouwen aangezien sommige schepen deze tongen gedeeltelijk aan de trap uit ter hand verkopen.

NIET TE RUIM VOORZIENE MAANDAGMARKT

Alhoewel er meer vis op de markt was dan verleden week op de maandagmarkt, kan men toch niet zeggen dat de aanvoer omvangrijk was. Er werden inderdaad slechts een goede 4.000 bennen vis gelost wat in deze tijd van het jaar niet al te veel is.

Vooraf ronde vis was er te kort, hetgeen trouwens tot uiting kwam in de betaalde prijzen die allesbehalve laag waren. Veel minder goed was het voor de tongen en de roggren. Beide soorten werden goedkoop verkocht, vooral de kleine sortering tongen. Het waren dan ook deze schepen welke de minst gunstige uitslagen boekten, tenzij dan zeer grote vangsten gelost werden.

KUSTSCHEPEN DEDEN HET ZEER GOED

Enkele kustvaartuigen, welke de sprotvisserij hebben stilgelegd omwille van de schamele vangsten, zullen het zich zeker niet hebben beklagd. Vandaag konden de schepen inderdaad grote vangsten op de markt zetten, welke soms aardig wat tong bevatten. De prijzen van deze vis waren iets hoger dan voor de andere vis, en niet ten onrechte, zodanig dat deze vaartuigen opbrengsten lukten, gaande van even boven de 5.000 F tot meer dan 10.000 F.

Enkel een sprotopvanger kwam zaterdag verkopen. De vangst was niet erg groot en bevatte 950 kg. Deze werden verkocht aan een prijs die iets boven de 10 F per kg lag, waardoor deze 2 schepen toch een goede dag kenden.

De garnaalesschepen deden het minder slecht dan gewoonlijk. Ze vingen een redelijke hoeveelheid garnaal welke ze aan redelijk goede prijzen konden verkopen. Mede door het feit dat nog slechts enkele schepen op garnaal vissen, blijft de prijs op een behoorlijk peil, zodat er mogelijkheid is iets te verdienen, al is het dan niet erg veel.

EENZIJDIGE AANVOER OP DE DINSDAGMARKT

Een 12-tal schepen op de dinsdagmarkt waarvan 4 IJslanders. Het spreekt vanzelf dat de aanvoer van IJslandse soorten veel groter was dan deze van de andere vis. Toch bleven de prijzen voor deze soorten op een hoog peil en werden vooral kabeljauw, gullen en schelvis zeer duur verkocht. Voor tongen was de prijs vandaag iets beter dan gisteren terwijl roggren duur verkocht werden. Platvis kreeg zeer renderende noteringen evenals wijting en andere kleine vis. De opbrengsten waren dan ook allemaal renderend, een paar Witte Bankers met te kleine vangsten uitgezonderd.

IETS DUURDERE TONGEN

De schepen van de Witte Bank, welke vandaag verkochten, hebben 't getroffen, in die zin dat er voor tong meer werd betaald dan maandag. Niet dat de prijsstijging van 2 of 3 F per kg al van betekenis is. De meeste schepen van deze visgrond konden bovendien redelijk grote vangsten vis aan wal zetten, vis welke doorgaans duur werd verkocht. Bijzonder de gullen en de platvis was duur. Tarbot kreeg zoal dezelfde prijzen als gisten. De opbrengsten schommelden ten slotte van 87.150 F voor de O.279 naar 116.965 F voor de O.115.

SPROTVERKOOP OP DE KAAI

Voortaan en dit met ingang van maandag 11. zal de sprot niet meer op staal worden verkocht maar wel in bennen op de kaaï. Dit volgens een bericht van de vissers-havendirectie. Het was gebleken dat het staal doorgaans niet langer beantwoordde aan de rest van de vangst. Daarmee lijkt de geschiedenis van het nog nieuwe sprotkot voorbij, tenware men er een andere bestemming zou aan geven. Het ware inderdaad zeer jammer moest men dit lokaal niet langer kunnen gebruiken.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Zaterdag 15 oktober

Grote schelvis 15-23; middelmatige schelvis 13,40-14; kleine schelvis 7,60-11,40; kabeljauw 15,80-19,20; gullen 10,80-15,80; wijting 5,20-9,40; zeebaars 6,40-9; leng 9,80-14,80; schar-tong 4,40-8; heilbot 20-37,20; koolvis 8-10; hondstong 4,80-11,20; zeevolf 9,80-10,40.

Maandag 17 oktober

Grote schelvis 21,60-25,40; middelmatige schelvis 15,20-20; kleine schelvis 9,60-15,80; kabeljauw 15,80-22,60; gullen 9-15,80; wijting 5,60-8,80; schaat 16-16,50; zeebaars 6,40-9,80; leng 10-13,60; heilbot 19-35; koolvis 8,60-9,20; hondstong 4-12; zeevolf 8,60-11,40.

VERWACHTINGEN

MAANDAG

IJsland : O.228, O.239, O.424, O.224 en O.416.

Kanaal : Z.581 en Z.405.

Witte Bank : Z.290, O.268, O.165, O.166 en O.170.

Noord : O.154, O.223 en O.105.

Noordzee : O.229.

West : Z.201 en O.77

DINSDAG

IJsland : O.298, O.285 en O.81.

Kreeftenput : Z.510.

West : O.276, O.806 en O.184.

Kanaal : O.232.

MAANDAG OF DINSDAG

IJsland : O.242, Z.212 en O.86.

Kanaal : O.119, O.183, Z.543, O.348.

Witte Bank : O.235, Z.537 en O.200.

Noord : O.346, O.135, O.120, O.82 en O.69.

West : O.185.

Noordzee : O.94.

Datum Vangsten Kgr F Min. Max. Gem.

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

8-10	8	198	131	32,—	43,—
10-10	2	96	4589	44,—	49,—
14-10	5	174	9384	50,—	64,—
15-10	10	712	15344	32,—	40,—
17-10	10	387	14155	34,—	40,—
18-10	10	261	330	34,—	41,—

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-10	3	10.250	177.700		
17-10	18	240.950	2.890.676		
18-10	12	214.700	2.514.800		
19-10	22	132.800	1.992.771		
Tot.	55	598.700	7.575.947		

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

3-10	18	29.464	37.838	0,10	4,16
4-10	22	13.522	31.227	0,10	4,83
5-10	20	15.016	44.640	0,90	4,48
6-10	18	6.732	25.800	0,10	4,09
7-10	18	7.390	12.000	0,10	4,—
14-10	12	6.920	32.332	3,10	5,90
15-10	2	950	9.642	10,15	10,15

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

17-10	13	24.836	314.179		
19-10	10	23.132	311.816		

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

14-10	13	935	33.838	31,—	40,—	36,22
15-10	10	624	1.722	24,—	26,—	27,30
17-10	11	812	21.783	22,—	34,—	26,80
18-10	9	597	14.582	23,—	29,—	24,30
19-10	11	652	19.591	24,—	35,—	30,04

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

14-10	16	1.932	61.227	27,—	35,—
15-10	15	2.358	63.725	20,—	34,—
17-10	17	2.489	67.203	25,—	32,—
18-10	17	1.110	32.640	25,—	35,—
19-10	17	874	23.278	27,—	39,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

13-10	4	3.340	77.800		
15-10	3	1.530	32.110		
17-10	17	19.595	318.250		
18-10	11	21.150	368.310		
19-10	26	55.700	985.190		

De sprotaanvoer deze week

OOSTENDE

Vrijdag 14 oktober		
O.20-O.260	1.000	4,—
O.177-O.628	800	5,90
O.490-O.49	1.000	5,—
O.234-O.91	2.000	5,48
O.5-O.796	1.300	3,10
O.10-O.84	1.200	5,06
	7.300	
Zaterdag 15 oktober		
O.177-O.628	950	10,15
Maandag 17 oktober		
O.49-O.490	600	11,—
O.796-O.5	250	6,90
O.31-O.36	600	8,90
O.177-O.628	900	9,80
O.117-O.614	200	8,90
O.261-O.743	700	10,90
O.234-O.91	500	8,80
O.20-O.260	550	10,30
O.70-O.4	300	9,50
	4.600	

NIEUWPOORT

Vrijdag 14 oktober		
N.106-27	400	6,70
N.812-721	600	6,35
N.716-498	900	7,55
	150	6,45
O.743-O.261	225	6,55
N.735-423	335	6,75
N.706-726	1.900	6,50
	4.510	
Zaterdag 15 oktober		
N.106-27	100	6,45
N.812-721	790	7,30
N.726-706	920	7,55
N.735-423	750	8,50
Maandag 17 oktober		
N.716-498	500	10,90
N.812-721	218	11,80
N.726-706	350	11,95
N.106-27	175	12,10

Dinsdag 18 oktober

O.231-94	200	10,70
O.177-628	130	11,80
O.261-743	250	11,90
O.10-84	150	12,—
O.31-36	90	11,90
O.49-490	40	10,—
N.B. : O.10-84 : haring 150 kg à 11,30 F.		
Dinsdag 18 oktober		
N.716-498	98	10,60

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 15 oktober

Z.526	1	300	7	18.560
Z.785	1	250	7	11.320
Z.50	1	150	6	9.130

Maandag 17 oktober

Z.518	1	50	6	6.660
Z.438	1	50	6	5.250
Z.479	1	50	6	8.300
Z.450	2	100	10	14.090
Z.449	7	500	35	40.740
Z.485	2	200	1	14.930
Z.406	3	150	20	12.720
Z.725	3	400	20	21.950
Z.47	3	300	25	21.740
Z.555	3	400	20	27.470
Z.458	3	200	20	27.770
Z.466	3	100	20	17.750
Z.447	3	300	15	18.330
Z.264	3	200	30	27.210
Z.63	3	200	20	14.910
Z.467	3	200	20	20.680
Z.52	3	400	20	18.650

Dinsdag 18 oktober

Z.68	3	200	20	19.340
Z.473	10	800	90	82.010
Z.506	4	180	20	2.150
Z.270	4	200	30	32.430
Z.478	4	150	20	18.730
Z.501	4	600	25	28.460
Z.520	4	200	20	21.770
Z.525	4	250	30	24.450
Z.233	4	450	30	43.130
Z.22	4	200	25	23.660
Z.409	4	600	25	29.300
Z.785	4	200	25	22.880

Woensdag 19 oktober

Z.444	12	1000	60	80.270
Z.556	6	800	35	35.260
Z.538	4	400	35	30.090
Z.199	9	800	40	61.470
Z.545	11	650	80	43.770
Z.93	4	550	50	45.920
Z.764	4	300	25	33.250
Z.251	4	350	30	25.750
Z.30	4	300	30	30.600
Z.553	4	300	25	31.650
Z.512	4	250	20	32.480
Z.517	4	350	30	35.220
Z.460	11	650	60	53.310
Z.523	9	700	60	45.650
Z.60	4	250	30	28.040
Z.524	4	300	20	23.780
Z.508	4	350	30	36.660
Z.465	2	300	15	15.520
Z.56	2	250	15	10.290
Z.477	4	350	30	31.590
Z.454	4	400	30	34.740
Z.430	4	400	30	25.840
Z.480	4	450	30	28.540
Z.240	4	350	30	29.610
Z.557	11	850	80	83.950
Z.408	4	500	30	22.610

DONDERDAG 20 OKTOBER

Z.555	1	150	10	7.550
Z.406	1	200	10	9.150
Z.479	1	100	8	7.130
Z.450	1	100	8	7.800
Z.68	1	100	8	4.700
Z.548	6	400	40	45.980
Z.485	2	300	10	13.110
Z.447	2	400	15	18.160
Z.817	2	100	8	14.140
Z.233	1	100	8	10.140
Z.725	1	200	10	12.210
Z.52	2	300	10	13.240

BRUSSEL

VAN 8 TOT 14 OKTOBER per kg

Drievierden tongen 85-95; voorkleene tongen 75; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 90; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 29-38; platjees 16-18; middelmatige 60-68; vlerken rog 58-65; kabeljauw 58-75; repen gullen 56-60; hozemondhamme 50-60; wijting 24-30; arend (pieterman) 48; makreel 24-30; rode knorhaan 45; ijle haring 20-23; heilbot 95; koolvis 45; garnalen 90 F per kg.

GENT

VAN 8 TOT 14 OKTOBER per kg

Drievierden tongen 80; voorkleene tongen 72; grote tarbot 82; middelmatige tarbot 54-75; middelmatige griet 80; grote iek 30; kleine iek 30; kleine iek 26; iek 3e slag 20; grote schelvis 70; middelmatige schelvis 40; rog 46-56-70; kabeljauw 54-60-74; gullen 20-22; hozemondhamme 48; wijting 18; makreel 16-20; rode knorhaan 38; ijle haring 18-20; gepelde haringshaai 38-90; heilbot 90; koolvis 40 garnalen 80 F per kg.

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	17-10-1960	19-10-1960
Grote tong — Grosse sole	48-51	48-52
Bloktong — Sole moyenne	50-52	47-49
Fruittong — Sole 3/4	51-50	48-47
Schone kleine tong — Petite sole	48-46	42-44
Kleine tong — Toute petite sole	36-26	30-29
Grote tarbot — Turbot gros	38-40	40-42
Middelmat tarbot — Turbot moyen	35	40-39
Varia — Divers	28-30	28-34
Griet — Barbue	28	30-26
Pieterman — Grande vive	...	38
Grote pladijs — Grosse plie	14-15	14-15
Middelmat. pladijs — Plie moyenne	15-16	16
Kleine pladijs — Petite plie	10-11	8-10
Deelvis — Portion	...	...
Kabeljauw — Cabillaud	24	24
Gul — Petit cabillaud	16	14
Keilrog — Raie radiée	17-15	22-20
Rog — Raie	12	14
Tilten	8	12
Scherpstaaarten	8-6	8-6
Halve man	...	...
Grote wijting — Gros merlan	14	15
Kleine wijting — Petit merlan	8	6-7
Bet — Flet	...	...
Schar — Limande	14-9	14-8
Zeehaai — Aiguillat	3-6	6-8
Zeehond — Chien de mer	13	14
Robaard — Grondin rouge	7	7-8
Knorhaan — Grondin	...	...

ZEEBRUGGE

17-10-1960 18-10-1960 19-10-1960

48-49	49-51	48-54
48-50	49-52	45-52
48-52	52-55	45-51
48-52	52-53	43-52
40-42	44-48	38-42
...	43-47	44-47
28-32	28-31	30-33
40-44	39-42	35-39
28-32	28-31	27-35
...	40	38-41
13-16	15-17	15-17
12-15	13-16	12-15
15-17	16-19	16-19
11-15	12-14	7-12
10-22	21-26	27-30
10-14	11-16	7-15
...
13-14	11-13	13-16
9-11	9-11	8-12
9-10	9-12	9-13
8-9	8-10	7-10
8-10	10-13	8-12
...
...	2-4	2-4
10-12	12-14	10-11
7-8	8-9	8-9
7-9	7-9	7-8
12-14	15-17	10-15

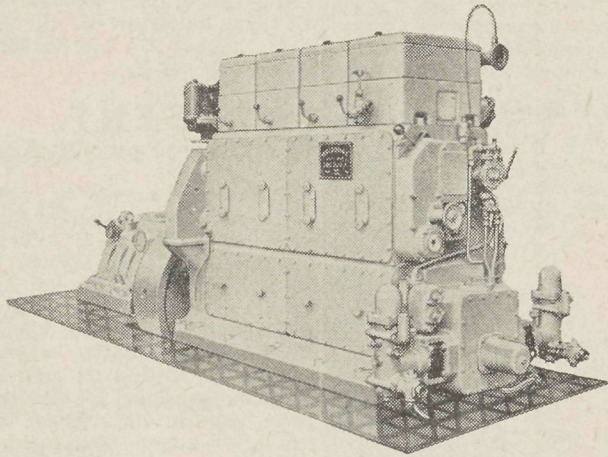
REDERS en
VISSERS,
VOOR UW
SOCIALE LASTEN
en **BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

C. V. A., VISMIJN COSTENDE Tel. 721.73

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



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

Reder,
is een mensenleven geld waard ?
Koop een

ELLIOT-vlot

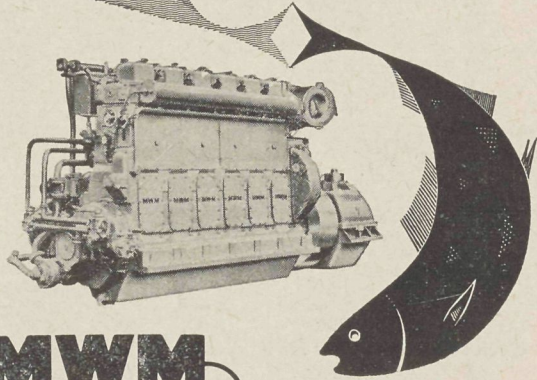
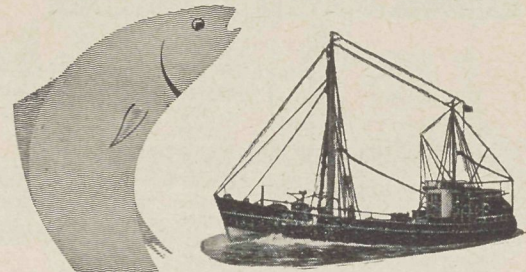
NIET
de goedkoopste,
maar :

DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Telefoon 729.51



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. : Benzdiesel
2232V

ADVERTEERT

IN HET VISSERIJBLAD,

UW VAKBLAD !

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

O.90 «PRINCESSE PAOLA» NAAR DE VISSERIJGRONDEN VERTROKKEN

Op zaterdag 15 oktober is de nieuwe eenheid van de Rederij Pêcheries à Vapeur, de O.90 «Princesse Paola» voor een eerste reis naar de IJslandse visserijgronden vertrokken. Het vaartuig is het 49ste welke door voormelde rederij uitgebaat wordt.

De O.90 «Princesse Paola» heeft een lengte over alles van 61 m, een breedte van 9,75 m. Zij heeft een bruto-tonnage van 675 ton en is uitgerust met een Sem Carels 1600 pk, terwijl in geval van nood beroep kan gedaan worden op 2 hulpmotoren MWM van 320 pk en 55 pk. De tanks voor de gasolie hebben een inhoud van 150 ton, deze van het drinkwater 50 ton.

De O.90 «Princesse Paola» kan een snelheid van 15 knopen ontwikkelen, die doet uitschijnen dat dit vaartuig volledig gebouwd werd met het oog op een hoge snelheid. Voor wat de elektriciteitstwerken aan boord betreft, werd beroep gedaan op de werkhuizen Acec uit Charleroi. Enkel voor wat betreft de waterpompen, de centrifuge en de stoomketel, werd beroep gedaan op een buitenlandse firma. Al het overige, zoals visliër, ankerliër, stuurwerk, omkeerkoppeling, hoofd- en hulpmotoren werden geleverd en geplaatst door maatschappijen van eigen bodem.

Aan boord werd ook een levertraan-inrichting geplaatst. Hiervoor werd beroep gedaan op een Duits konstruktiebedrijf.

De O.90 «Princesse Paola» is het 7e vaartuig dat voor rekening van de «Pêcheries à Vapeur» op de werf Béliard & Crighton gebouwd werd.

Hierdoor komt duidelijk de politiek van de rederij «Pêcheries à Vapeur» naar voor. Aan de hand van de herkomst van de verschillende onderdelen van de «Princesse Paola» blijkt het immers duidelijk dat de eigenaars van deze nieuwe trawler niets onverlet gelaten hebben om het leveren en plaatsen van de onderdelen toe te vertrouwen aan binnenlandse konstruktiebedrijven, niet alleen voor wat de romp betreft, maar ook voor de motor, visliër, enz...

We kunnen de direktie van de «Pêcheries à Vapeur» slechts gelukwensen voor dit initiatief dat verdient nagevolgd te worden.

De nieuwe trawler is met volgende bemanningsleden afgevaardigd: schipper: Steenkiste Pierre; stuurman: Lauwereins Alfons; bootsman: Rouzée Maurits; matrozen: Derudder Eduard, Parkin Michael, Pierar Robert, Van elverdinghe Florimond, Vandieren, donck Rudolf, Vandeputte Peter, Vanbesien Guillaume; lichtmatroos: Pauwels Roni; scheepsjongen: Degrauwe; scheepskok: Broux Bruno; markonist: Vandriël Yvan; le motorist: Verleye Prosper; 2e motorist: Billhaert Jean; assistent motoristen: Deckmyn Redgy en Jolyt Robert. — B.

Zij hadden pech...

OPSLEPING O.4 DOOR O.70

Terwijl de O.4 op weg was naar de sprotongronden van de West, viel de motor plots stil. Bij nazicht werd vastgesteld dat de mazoutpomp defekt was. De O.70, waarmee de O.4 in span de sprotongronden bedreef, sleepte het defekte vaartuig op naar Oostende.

STORMSCHADE N.132

Wegens een zware storm kreeg de O.132 van reder Bacquaert M., een zware grondzee over bb, waardoor galg en achterdek beschadigd werden alsook de verschansing aan bakboordzijde.

SCHROEFSCHADE N.819

Bezuiden het lichtschip de «Wandelaar» kwam de N.819 van de rederij «De Ark» emt het schroef op een zich onder water bevindend voorwerp terecht. Het schip werd voor verder nazicht op de slipway geplaatst.

BREUK VISLIËR VAN Z.425

Terwijl de Z.425, van reder Pierlot M., de visserij bedreef, sloeg het net vast. Bij het inhalen van het net brak de lier. Hierop werden de netten ingehaald met de hulpmotor die evenwel ook defekt kreeg, waarop de netten met takels ingehaald werden. Onmiddellijk werd koers gezet naar de thuishaven.

OPSLEPING O.10 DOOR O.84

Op weg naar de sprotongronden viel de motor van de O.10, van re-

der Salliau Robert, plotseling stil. Bij onderzoek werd vastgesteld dat de regelaar van de mazoutpomp gebroken was. Dit vaartuig sleepte de O.10 op naar Oostende.

OPSLEPING VREEMD VISSERSVAARTUIG DOOR O.284

Terwijl de O.284, van reders Ghys Pierre en Maurice, de visserij bedreef, werd de aandacht van de bemanning getrokken door vuurpijlen. Onmiddellijk naar deze plaats gevaren, werd echter niets opgemerkt. Wat later echter werd opnieuw een vuurpijl opgemerkt en bemerkten zij een klein vissersbootje bemand door 2 personen. De bemanning zat reeds gedurende 2 dagen zonder proviand. De bemanningsleden werden aan boord van de O.284 genomen alwaar ze verzorging en slaapgelegenheid kregen.

Bij hoog water werd het bootje de haven van Kinsale binnenge-sleept.

Bravo Maurice, voor uw menslievende daad.

OPSLEPING

N.807 DOOR N.753

De N.807, van reders Casteleyn en Le Louarne, hadden af te rekenen met een breuk aan de reductie en de keerkoppeling. Gezien geen herstelling mogelijk was, werd de sleephulp van de N.753, van reder Rammeloo R. ingeroepen. De opsleping verliep zonder verdere moeilijkheden.

Brief uit Yerseke

Yerseke, nr 814,

15-10-1960

HOE WAS DE OESTERVERZENDING IN SEPTEMBER 1960 ?

Het antwoord hierop geven de cijfers door de verschillende landen afgenomen. Hieruit blijkt dat in Nederland 159.869 stuks werden verbruikt tegen vorig jaar 149.786. België nam nu af: 1.812.400, verleden jaar 1.513.145; Frankrijk nu 504.425 tegen 178.590; Duitsland nu 185.665 tegen 179.650; Engeland nu 175.075 tegen 227.460 stuks. Dan staat in het lijstje van ons plaatselijk blad weer Duitsland, maar we denken dat dit Zwitserland moet zijn. Dus Zwitserland nu 77.500, vorig jaar 36.850; terwijl «diverse» landen vielen van 48.200 stuks vorig jaar op slechts 3.100 stuks nu.

In totaal nu 2.918.034 en toen 2.296.881. Een verschil ten gunste van september 1960 van 62.153 stuks.

Dit lijstje toont aan dat Nederland iets we zeggen iets bij kwam, België heel wat, ongeveer 300.000 meer. Frankrijk nam bijna drie maal zoveel. Engeland zakte met ongeveer 50.000 stuks af. (Waarschijnlijk ten gevolge van de grote eigen voorraad). Zwitserlands afname verduidelijkt ruim en «diverse» landen zou zo laag zijn gezakt door het wegvallen van Kongo als afnemer.

Wat er ook van zij, in een maand ruim 600.000 stuks meer dan vorig jaar, die toch ook reeds hoge cijfers gaf, is beslist mooi en hoopvol.

Zeer terecht laat de korrespondent van ons plaatselijk blad ten besluit volgen: Dankbaar! Wat evenwel niet moet doen denken dat iedereen voldaan is. Zij die over kleine voorraden beschikken zouden gaarne hogere prijzen zien en anderen hebben nog zo weinig vertrouwen in de gang van zaken dat steeds door de controleurs (aan de grens) moet worden geklaagd over oesters, te zwaar aan gewicht. Zoek het maar eens uit!

Van het mosselfront is wel als voornaamste te melden dat volgende Voorzitter van het Produktschap op een kort geleden vergadering meedeelde dat een brief van «enkele» mosselhandelaars was binnen gekomen waarin werd gewezen op «de ernstige vormen welke de concurrentie heeft aangenomen». Om maatregelen hiertegen werd verzocht.

Welke handelaars worden bedoeld weten we niet. Evenmin weten we wat werd meegedeeld en verzocht. Wel vernamen we dat een handelaar had verzocht om opheffing van «de Centrale». Dit werd gezegd door een handelaar die niet tevens kweker is zoals vrijwel alle andere handelaars. Er zijn naar we menen 11 grote verzenders. Slechts 3 hiervan zijn uitsluitend handelaar. De anderen zijn allen tevens kweker. Geen wonder dat zij die het uitsluitend van de handelswinst moeten hebben, onmogelijk meekunnen met hen die tevens kweker zijn. Welke maatregelen kunnen worden genomen is mij niet duidelijk. Wel dat

bij een eventuele opheffing van «de Centrale» de achterstand van de handelaar niet-kweker zeer veel zou verkleinen. Zou het dan gaan komen?

MINDER VIS IN SEPTEMBER TE IJMUIDEN

Ook in september is weer minder vis aangevoerd in IJmuiden dan in dezelfde maand van het vorig jaar. De aanvoer was nu 9.946.503 kg tegen het vorig jaar 10.580.234 kg. De opbrengst steeg echter van f 4.911.697 tot f 5.301.958. De oorzaak van de teruggang zit in de verse haring, waarvan dit jaar in september maar 3.425.069 kg werd aangevoerd tegen 5.325.272 kg in 1959. De opbrengst zakte echter maar weinig, namelijk van f 1.407.719 tot f 1.158.312. Daarmee is de opbrengsttoename verklaard, want voor vele andere soorten was er een toeneming in aanvoer, die gelijk op ging met een opbrengstverhoging.

Dat geldt niet alleen voor de pilchards, die in plaats van f 34.825 nu f 218.332 oprachten, maar ook voor kabeljauw waarvan nu 566.621 kg werd aangevoerd, vorig jaar 292.229 kg. De opbrengst steeg van f 265.488 tot f 437.170. De schelvisaanvoer steeg wat, de opbrengst zakte iets, en ook de wijting vertoonde een kleine opbrengstverlaging ondanks een stijging van ca 434.999 kg tot 593.013 kg. Bij schol daarentegen was weer sprake van hogere aanvoer en hogere opbrengst.

Opvallend is verder een verdubbeling van de tarbotaanvoer, een verviervoudiging van de aanvoer van gekookte garnalen, en een 12 maal zo grote aanvoer van inktvis. In alle gevallen steeg de opbrengst ongeveer evenredig.

VISSERIJSNIPPERS

VOOR DE SLOOP — De laatste stoomtrawler van de IJmuidense vloot is vrijdag uit IJmuiden vertrokken. Aan het bestaan van een vloot, die voor de oorlogsjaren honderden schepen telde, is daarmee een einde gekomen. De taak is overgenomen door de moderne motortrawlers.

De laatste, die IJmuiden verliet, was de grootste van de vloot: de IJM. «Haarlem» van de inmiddels opgeheven visserijmaatschappij de VEM. «De Haarlem», die vele jaren en sinds 1938 heeft gevist onder bevel van schipper L. Blok, zal worden gesloopt bij Rijdsdijk in Hendrik Ido Ambacht. Uit de IJmuidense haringhaven, waar het schip al enige tijd opgelegd lag, is het weggesleept door de zeesleper «Hector» van n.v. Bureau Wijsmuller. De reis leidde naar de Nieuwe Rotterdamse Waterweg, waar havensleepboten het werk van de «Hector» overnamen om de «Haarlem» naar de sloperij te brengen.

Markten IJmuiden

IJmuiden heeft in de afgelopen periode van zes marktdagen, tussen vorige week woensdag en deze week, een aanvoer gehad die in hoofdzaak uit haring en makreel bestond. De totale aanvoer was ong. 40.500 kisten vis groot, waarbij 3.300 kisten tong, 3.100 schol, 10.000 verse haring; 17.500 makr.el, 2.200 schelvis, 1.600 wijting, 1.100 kabeljauw en gul en 1.000 koolvis. Vooral van de makreel is de afgelopen dagen in deze week veel aangevoerd. De prijs bleef voor de verschillende soorten sterk uiteenlopen: van f.32 tot f.10 naar grootte en kwaliteit. Van de haring was er dus ook flink wat aan de afslag, waarvoor f.40 tot f.12 naar kwaliteit werd genoteerd. De kwaliteit was hier nog al vaak aan de slechte kant, zodat de besommingen van de grotere trawlers er onder leden.

Van rondvis, vooral schelvis wel te verstaan, kwam weinig aan de markt. De prijzen lagen hoog. Grove schelvis ging de grenzen over voor f.70 tot f.55 per kist, terwijl de middel en kleine soorten in Nederland bleven voor f.50 tot f.20 per

kist. De kustvloot zorgde voor flinke aanvoeren tong, die snel van de hand gingen tegen prijzen tussen f.5 en f.1.40 kg. naar soort en grootte. Wat de export betreft nam Engeland nog steeds grove schol, al werd er dan weinig van aangevoerd door de Nederlandse kustvloot. Deze grove soort noteerde van f.85 tot f.70 per kist. Kabeljauw ging de grens over naar België en ging van de hand voor f.165 tot f.60 naar soort voor een g. middelde van 50 kg. De kleine schol ging het binnenland in voor prijzen tussen f.70 en f.30 per kist.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG: 7.000 kisten vis, waarbij 225 tong, 350 schol, 3.300 verse haring, 1.450 makreel, 650 schelvis, 400 wijting, 225 kabeljauw en gul en 600 koolvis.
Besommingen: RO.46 f.17.100; IJM.15 f.22.700; IJM.35 f.15.300 en KW.8 f.17.100.

VRIJDAG: 6.100 kisten vis, waarbij 1.200 tong, 1.000 schol, 1.200 verse haring, 1.900 makreel, 100 schelvis, 350 wijting, 150 kabeljauw en gul en

50 koolvis. Besommingen: IJM.97 f.18.700; IJM.135 f.12.100.

ZATERDAG: 4.300 kisten vis, waarbij 500 tong, 825 schol, 1.100 verse haring, 725 makreel, 125 schelvis, 225 wijting, 175 kabeljauw en gul en 25 koolvis. Besommingen: IJM.211 f.4.800.

MAANDAG: 9.000 kisten vis, waarbij 1.175 tong, 725 schol, 1.725 verse haring, 4.100 makreel, 425 schelvis, 350 wijting, 300 kabeljauw

en gul en 100 koolvis. Besommingen KW.42 f.27.400; KW.49 f.31.000.

DINSDAG: 8.000 kisten vis, waarbij 100 tong, 100 schol, 700 haring, 6.600 makreel, 75 schelvis, 180 wijting, 75 kabeljauw en gul.
Besommingen: KW.122 f.19.000; KW.101 f.14.800; KW.7 f.21.700.

WOENSDAG: 6.000 kisten is, waarbij 100 tong, 50 schol, 2.000 verse haring, 2.600 makreel, 750 schelvis; 100 wijting, 150 kabeljauw en gul en 150 koolvis.

VISSERIJSNIPPERS

TEWATERGELATEN — Te Demersvaart is bij Peters Scheepsbouw Maatschappij de koter UK 52 tewatergelaten voor de gebr. Pasterkamp te Urk. Het schip wordt 310 pk sterk. De bestaande UK 52, die de namen «Pieter Johannes» heet, is intussen verkocht en heet nu UK 6 «Willem».

— Te Landsmeer, ten Noorden van Amsterdam is de tweede Nederlandse hektrawler tewatergela-

ten: de IJM.25 «Julie Streif». Dit schip, dat gelijk is aan de in november in de vaart te brengen 1080 pk sterke hektrawler IJM.5 «Maria Elisabeth», meet bijna 500 ton, is 50 m lang, 8,5 m breed en 6,20 m hol tot het hoofddek. De trawlers zullen een vaart van 15,5 mijl krijgen en zullen vissen via een sliipway in het achterschip De Marezaten te IJmuiden. In maart 1961 moet de «Julie Streiff» in de vaart komen.

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

	13-10-1960	14-10-1960	15-10-1960	17-10-1960	18-10-1960	19-10-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	5,70-5,20	5,—4,30	4,90-4,40	5,—4,50	4,90-4,60	4,60-4,40
3/4 tongen — 3/4 sole	4,30-3,90	3,90-3,40	4,—3,50	3,80-3,20	3,60-3,20	3,80-3,40
Bloktongen — Sole moyenne	4,20-3,80	3,50-2,80	3,50-3,—	3,40-2,70	3,20-2,80	3,60-3,—
Voor-kleine — Petite	4,10-3,70	3,40-2,70	3,30-2,70	3,30-2,60	3,10-2,70	3,20-2,80
Kleine — Toute petite	2,10-1,90	1,50-1,30	1,55-1,25	1,50-1,25	1,80-1,50	2,80-1,50
Tarbot groot — Turbot, gros	4,80-3,60	3,50-2,50	3,50-2,50	3,40-2,50	3,50-3,10	.....
Middel — Moyenne	155,—100,—	135,—90,—	120,—105,—	120,—90,—	.....	.....
Kleine — Petite	96,—74,—	90,—65,—	85,—70,—	95,—70,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	80,—66,—	68,—	78,—	86,—78,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	73,—70,—	65,—60,—	85,—78,—	85,—80,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	72,—70,—	65,—	80,—78,—	78,—62,—	90,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	76,—65,—	60,—58,—	75,—60,—	70,—55,—	70,—68,—	70,—65,—
Platjes — Toute petite	65,—35,—	56,—18,—	52,—20,—	65,—24,—	60,—22,—	45,—30,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	62,—44,—	.....	.....	82,—65,—	85,—	80,—75,—
Middel — Moyen	62,—47,—	72,—60,—	42,—35,—	85,—70,—	92,—80,—	70,—65,—
Kleine — Petit	60,—18,—	72,—30,—	50,—20,—	80,—25,—	100,—40,—	50,—34,—
Heek grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	27,—14,—	25,—16,—	17,—13,—	28,—18,—	25,—20,—	.....
Grauwe poon — Grondin	18,—9,—	.....	.....	22,—20,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	130,—60,—	76,—70,—	140,—55,—	115,—60,—	185,—65,—	164,—72,—
Gullen — Petit cabillaud	70,—20,—	58,—25,—	48,—15,—	75,—35,—	75,—40,—	75,—36,—
Hozemondhamme — Baudroie	175,—120,—	132,—	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	20,—13,—	28,—10,—	30,—12,—	50,—22,—	50,—25,—	35,—30,—
Schar — Limande	50,—32,—	45,—20,—	35,—25,—	32,—28,—	38,—28,—	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	17,—10,—	17,—	27,—20,—	30,—27,—	30,—25,—	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	30,—10,—	32,—13,—	18,—10,—	25,—11,—	22,—8,—	30,—11,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	38,—34,—	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	65,—	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	25,—13,—	25,—15,—	30,—17,—	40,—17,—	36,—20,—	36,—18,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3,80-3,30	3,50	3,90-2,90	2,30	.....	.....
Heilbot — Flétan	38,—24,—	45,—35,—	42,—28,—	48,—26,—	55,—38,—	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	40,—38,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	65,—60,—	.....	40,—	.....	58,—46,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DRIEMAAL MOTORPECH — Drie Nederlandse vissersschepen, waarbij een trawler, moesten deze week door andere schepen of sleepboten naar de thuishaven worden gesleept. Het was de SCH. 199 Staalduin, die op 70 mijl ten Westen van Den Helder werd opgepikt door de zeesleper Simson; verder de trawler VL.138 Wilhelmina II, die assistentie kreeg van het hospitaalkerkschip «De Hoop». «De Hoop» bracht deze logger naar IJmuiden. Van deze onderbroken vijfde reis bracht «De Hoop» tegelijk nog acht patiënten aanland.

AANBESTEDING — De directie van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden heeft aanbesteed de bouw van 17 vispakhuisen te IJmuiden in de nabijheid van de vishallen. Er werden 20 biljetten door verschillende firma's ingeleverd. Hoogste inschrijver was de firma Van der Meij uit Herwijnen met een bedrag van f 325.306. Laagste inschrijver was de firma Rolvink uit IJmuiden met een bedrag van f 275.900. De gunning werd nog aangehouden.

OOK VOOR DE SLOOP? — Een ander schip, waarschijnlijk voor de sloop, kwam in IJmuiden aan. Het was de West Duitse trawler Norderney NC.420 van de Niedersachsische Hochseefischerei G. m.b.H. te Cuxhaven. Het 390 ton metende schip, dat 48,90 m lang is, zal gesloopt worden door de firma A.G. Elfrink en Zonen te Haarlem. Er bestaat een kans, dat het schip nog in de vaart wordt gebracht door een Nederlandse visserijmaatschappij, die zou overwegen een 1.200 pk motor in te bouwen. Het schip is vrij nieuw; het werd in 1950 gebouwd.

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

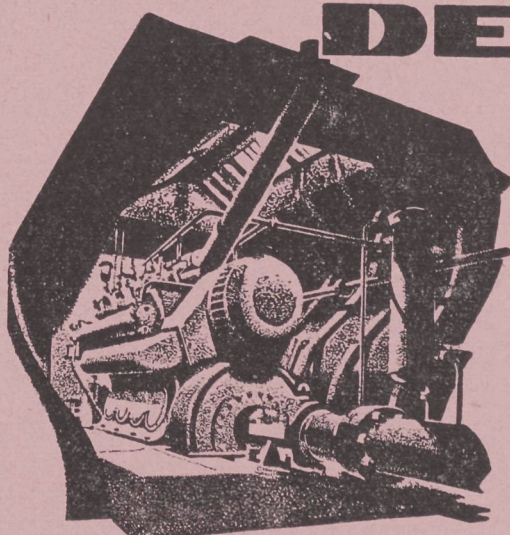
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

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