

# HET

29e JAARGANG — Nr 1

VRIJDAG 6 JANUARI 1961

PRIJS : 5 FRANK

# VISSERIJBLAD



De visser staakt niet. Is hij niet op zee dan valt er ook aan wal steeds een karweitje op te knappen. Voor hem is er zelden een echte rustdag.  
(Foto Roland)

VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN

HANDELAARS UIT HET BELGISCHE

EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF

— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

## KLEINE AANKONDIGINGEN

★ 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.

★ Te koop : vissersvaartuig O.39 15 Ton, motor Moës, 60 PK, varende in zeer goede staat met volledige uitrusting. Voor vis- en garnaalvangst : vier nieuwe korren, reserve visplanken en schroef. Nieuwe garnalzeef, waarde 14.000 F. Reden : nieuwbouw groter vaartuig. Voorwaarden : 120.000 F tontant of 70.000 F en 20 maanden van 3.000 F. Z.w. Beyen R., Langestraat 104, Oostende. Tel. 723.64.

**NEDERLANDSE INLEGGERIJ** van rolmops, zure haring en haringfilets, wenst te exporteren naar België en Luxemburg. Zoekt contact met belanghebbenden.

Brieven onder nummer 2379V bureel van dit blad.

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



**FIRMA**  
**R. Huysseune**  
**ZEEBRUGGE**

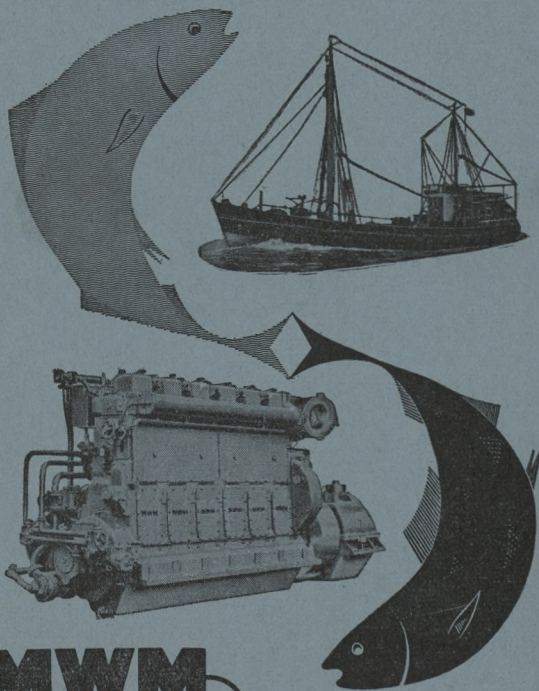
Export Import  
TELEFOON : Priv. 540.06  
Mag. 541.41 - 541.42

**Vis & Garnalen in 't Groot**

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

2182V

★ 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.



**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 !**

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

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

REDER van een Oceansleepboot (lange omvaart) **VRAAGT**  
**SCHIPPER** eerste klas visserij of kapitein ter kustvaart, met ervaring. Zich wenden bureel blad nr 2393V.

**WAAROM ?**

Ja, waarom veel geld betalen voor dure **VLOTTERS ?**

Koopt uw vlotters in plastic bij

**“S.C.A.P., s.v.**

H. BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

Praktisch onverslijtbaar

Grote drijfkracht

UITERST GOEDKOOP : 73,— F

En... ook hier telt de ristourne !

# Het VISSERIJBLAD

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

## hollandse haring onontbeerlijk op de franse markten ?

### VERDWIJNING OF VERSPREIDING ?

De visserijbedrijvigheid die zich afspeelt in de haven van Fécamp werd steeds in de eerste plaats geïntereerd op de haringvangst, die het basiselement uitmaken van een voorvaderlijke activiteit. Zelfs na de oorlog heeft zij deze oriëntatie uitgesproken blijven behouden, toen de drifters vervangen werden waarvan het toen reeds een uitgemaakt feit was dat de rentabiliteit onzeker was geworden terwijl het eveneens een hele kunsttoer was de nodige bemanningsleden te vinden.

Op het huidig ogenblik telt de haven van Fécamp 40 vaartuigen waarvan enkele in bepaalde tijdstippen van het jaar wel de visserij gaan bedrijven in de Noordzee maar verder steeds deelnemen aan de grote haringkampagnes. Deze vaartuigen hebben in het algemeen een lengte die begrepen ligt tussen de 38 en 42 meter, en die bemand zijn met zowat een 20 man.

Op het aktueel ogenblik stelt men echter een bijzonder groot belang voor de verdere instandhouding van het beroep, want, en dit beseffen de vissers uit Fécamp heel goed, de haringproductie maakt thans een crisisperiode door.

Niemand beter dan de heer L. Soublin, President van de Redersfederatie kan in grote trekken de ware toestand weergeven welke wij thans kennen. Op het huidig ogenblik stelt zich namelijk het probleem van het verdwijnen van de haring van de anders zo rijke visgronden.

Gewoonlijk, aldus de heer Soublin, hebben de haringen van de Westelijke wateren, beter gekend onder de naam «Smalls» steeds een rijker gedeelte uitgemaakt dan deze van de Noordzee. Dit was nog steeds het geval zowat een tiental jaren geleden. In die tijden, brachten de haringvangers die van de Doggerbank terugkwamen tot 80 ton mede van 4 à 5 dagen vissen terwijl deze van het Westen er amper de helft konden aanvoeren.

Vandaag doet de stoestand zich anders voor. Daar waar de haringsscholen van de Noordzee, en meer bepaald van de Doggerbank, tot een volledige verdwijning gedoemd zijn als er binnen een zeer korte tijd geen gepaste beschermingsmiddelen gevonden worden, is de stapel in de «Smalls» en in het Westen ongeveer gelijk gebleven en kan omzeggens gelijk gesteld worden met deze van de Noordzee.

Er kan nog een andere opmerking gemaakt worden : door de verdwijning van deze haring van een meridionaal gedeelte van de Noordzee — die gekend was om de goede kwaliteit — blijven er enkel de «Smalls» die nog min of meer interessant kunnen genoemd worden. Deze haring is dus een zeer gezochte soort en zijn opbrengst blijft zich dan ook gestadig handhaven boven de prijzen van de overige soorten.

Het is dan ook begrijpelijk dat het werk uiterst ontgoocheland is en zeer onregelmatig. Vele en eindeloze dagen worden op zee gepasseerd op zoek naar een rijke haringschool maar heel vaak zijn de resultaten negatief.

Is de haring uit de Noordzee verdwenen of heeft ze zich doorgewoont verspreid? Een zeer moeilijke vraag.

Wat dit betreft is de heer Soublin kategoriek. Naar zijn mening — en deze mening is gebaseerd op persoonlijke waarneming en bevindingen welke opgedaan werden door zijn bemanningsleden — dient hieraan de volgende uitleg gegeven te worden. De Denen hebben te veel jacht gemaakt op de haringen van twee jaar oud die bestemd zijn voor de produktie van vismeel. De vernielingen welke zij langsheen hun kusten teweeg hebben gebracht zijn van aard om de haringvisserij in gevaar te brengen. Het is ongelukkig juist langsheen deze kusten dat deze jonge haringen hun voedsel gaan zoeken. De wijze waarop de zeebodems afgerakeld worden door deze Deense haringvangers moet onvermijdelijk leiden tot een volledige verdwijning van de haring.

Meer Noordelijk schijnt de haring echter nog niet aangetast door deze ongeoorloofde praktijken, alhoewel de Noren zich reeds een weinig ongerust beginnen te maken en vrezen dat ook de haring zich van hun visgronden zal verwijderen. Nu reeds hebben zij vastgesteld dat de traditionele haringen reeds minder bevolkt zijn dan vroeger.

Volgens de heer Soublin is het op huidig ogenblik nog niet mogelijk de gepaste tegenzet te vinden voor deze onrustwekkende toestand waarvan men terzelfdertijd de oorzaak en de gevolgen kent. Het is echter hoog tijd dat men zich met volle aandacht aan dit probleem wijdt.

Er bestaat een Internationaal Konventie welke doorging in 1946 te Londen maar pas veel later van kracht werd. Deze Konventie houdt naar het oordeel van de heer Soublin twee grote bezwaren in en wel de volgende :

- Het principe van de wetgeving werd door een aantal deelnemers en meer bepaald door de Franse beroepslieden betwist omdat deze Konventie de netmazen heeft gereguleerd wat bijna neerkomt op een zuivere onrijmigheid, vooral voor de visserij in de Noordzee om reden van de grote verscheidenheid der vangsten welke aldaar gemaakt worden in éénzelfde zeeis.
- De Konventie is reeds van in de eerste zitting betrokken met het gedacht dat bepaalde vissoorten zoals haring, makreel, kreeften enz... geen bescherming nodig hadden. Dit is misschien wel juist voor de tweede soort die een uitgesproken trekker is. Maar hetgeen ook wel het geval was voor de eerste soort in 1946 is echter nu niet langer het geval en alle inspanningen van de producenten zijn erop gericht een grotere bescherming voor de haring te bekomen.

(vervolg bladzijde 2)

# HOLLANDSE HARING ONONTBEERLIJK OP DE FRANSE MARKTEN ?

(vervolg van bladzijde 1)

Wat dit betreft werd de verzekering gegeven dat de Konventie zou gewijzigd worden maar tot op heden is het nog steeds bij een weinig uitgebreide studie gebleven. Voor het ogenblik heeft de Konventie echter niet de bevoegdheid nieuwe wetten te maken voor de haringvisserij. Intussen heeft de Internationale Federatie een bijeenkomst belegd waarbij zou verzocht worden de aktele toestand voor te leggen aan de deskundigen.

In verband hiermede werd een volgend voorstel gedaan :

- Een bescherming van de haringstapel zou er in bestaan een welbepaalde afbakening in voege te brengen van bepaalde sektoren en voor een bepaalde tijd.

Een stipte controle zou kunnen gevoerd worden door een speciaal hiervoor uitgerust vaartuig, zo mogelijk met radar.

Het is ook hopelijk dat de Denen tijdig zullen stoppen met hun jacht op de jonge haringen en zich rekenschap zullen geven van de grote schade welke zij hebben veroorzaakt.

Intussen, en wegens het gebrek aan de vereiste vangsten, kunnen de haringvaarders niet langer instaan voor de bevoorrading van de industrie zodat deze laatsten zich verplicht zien andere middelen aan te wenden en Hollandse haring laten invoeren. De eenmaal zo gevreesde haring is thans onontbeerlijk geworden om het instandhouden van de normale aktiviteit te verzekeren. — B.

## FINANTIELE HULP VOOR DE AANKOOP OF VERBETERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

(Vervolg van vorige week)

### VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA

#### LENINGEN :

Een bijzondere wet voorziet 20 miljoen dollar aan kredieten welke tot doel heeft de uitbating, onderhoud, herstellingen en uitrusting van vissersvaartuigen en visserijbenodigheden te financieren.

De intrest bedraagt 5 % terwijl geen maximum bedrag voorzien is. De terugbetalingstermijn is bepaald op 10 jaar.

De vorm van waarborg wordt afzonderlijk vastgelegd.

### NOORWEGEN

#### LENINGEN :

De zeevisserijbank is met de administratie van deze aangelegenheid belast. Het doel van de toegestane leningen is de aankoop van nieuwe vissersvaartuigen aan te moedigen, evenals de herkonstruktie en de aankoop van uitrusting.

Het maximum toegestaan bedrag mag de waarde van de waarborg niet overtreffen. Als waarborg is hypotheek vereist en de toegestane intrestvoet wordt hiervan afhankelijk gesteld al naar gelang het hypotheek van eerste of tweede rang betreft.

De terugbetalingstermijn is niet vast bepaald.

### IERLAND

#### STAATSTUSSENKOMSTEN :

Worden in Ierland verleend voor de aankoop van nieuwe vaartuigen. Het maximum toegestaan bedrag is 15 % van de kostprijs.

Buiten deze tussenkomsten is er eveneens het systeem van vermindering van de intresten in voege. Het gedeelte van de intrest welke de 4 % overschrijdt valt ten laste van de Staat.

Tenslotte is in Ierland eveneens de mogelijkheid van aankoop op krediet in voege voor de aankoop visserijuitrusting.

In dit geval moet de vis verkocht worden naar zekere modaliteiten.

(EINDE)

# VISSERIJ EN VISSERIJPOLITIEK IN DE LANDEN VAN DE O.E.S.

(Vervolg van vorige week)

Dank zij de geografische gunstige ligging, heeft Denemarken een sterke zeevisserijindustrie opgebouwd. De vis' afkomstig van Denemarken heeft op de buitenlandse markten een sterke positie verworven. De konservenindustrie is er echter minder ontwikkeld. Zulks verklaart zich door de onmiddellijke nabijheid van de verbruikscentra.

De voortbrengst heeft in Denemarken de laatste tientallen jaren een gevoelige verhoging ondergaan, zodat Denemarken thans tot grote wereldvoortbrengers behoort. De ontwikkeling greep voornamelijk na de tweede wereldoorlog plaats, omwille van de uitbreiding van de gespecialiseerde visvangst met het oog op de verwerking tot vismeel en visolie. De visvangsten bestemd voor de konsumptie nam eveneens toe.

De gemiddelde tonnage nam zeer lichtjes toe terwijl anderzijds de gemiddelde paardekracht aanzienlijk steeg. De meerderheid van de schepen zijn echter nog relatief klein.

De verwerkingsindustrie heeft de laatste jaren een geweldige vlucht genomen en situeert zich rond de voornaamste havens. (21 vismeelfabrieken - 44 vriesinstellingen).

Het verbruik van vis is laag in Denemarken in vergelijking met de andere Skandinavische landen.

Zulks is toe te schrijven aan een overvloed van landbouwprodukten welke zeer goedkoop zijn.

De aangevoerde vis wordt verhandeld ofwel per opbod (in de voornaamste havens) ofwel rechtstreeks door vissers aan handelaars (door de opgerichte cooperatieven).

In het binnenland zijn weinig groothandelaars, de kleinhandel koopt rechtstreeks aan de groothandel aan de kust.

Grote inspanningen worden geleverd om de visverkoop in het binnenland te bevorderen en dit door een betere distributie (bv. rijdende viswinkels). Een centraal organisme « Dansk Andelsfisk » houdt zich bezig met de uitvoer van de vis. Het produkt vis bedraagt 4 tot 5 % van de totale uitvoer van Denemarken. Het is voornamelijk verse vis welke voor de uitvoer bestemd wordt. De grootste afnemers zijn het Verenigd Koninkrijk en West-Duitsland. De invoer geschiedt voornamelijk uit Zweden, Noorwegen en IJsland.

De Deense regering beoogt met de gevolgde politiek volgende doelstellingen :

- verbeteren van de vloot door de bouw van nieuwe schepen aan te moedigen, alsmede de verbetering van de bestaande vloot te bevorderen.
  - verbeteren van de kwaliteit van de vis.
  - bevorderen van het visverbruik.
- Om deze doelstellingen te bereiken worden volgende maatregelen genomen :

a) in verband met de produktie :

- zekere maatregelen werden in het leven geroepen om de overbevissing van de visgronden te voorkomen o.a. vaststellen van minimummaten, verbod van te vissen tijdens zekere perioden... enz...
- verbod van aanvoer door vreemde vissersvaartuigen.
- kredietverlening door staat met het oog op de verdere uitbouw van de vloot.

b) In verband met de verhandeling komt de Staat weinig tussen. De methodes van behandeling worden echter door een wetgeving gereguleerd. De export van vis is eveneens aan een bepaalde reglementatie onderworpen.

(VERVOLGT)

## HET VISSERIJBLAD

Wordt alleen per abonnement verkocht en is tevens elke DONDERDAGAVOND verkrijgbaar in NOORDZEE-BOEKHANDEL, 22, Vindictivelaan, Oostende.

Het abonnementsgeld kan gestort worden op postcheck 41.89.87 van Het Visserijblad en kost per jaar : 250 F of 19 gulden per 6 maand : 125 F of 10 gulden per 3 maand : 75 F of 6 gulden

## VISVENTERS UIT DE KUSTSTREEK SOLIDAIR MET STAKERS

Dinsdagvoormiddag werd uit Oostende gemeld dat de visventers uit de kuststreek, die regelmatig het Vlaamse en Waalse binnenland bevoorraden met zeevis, uit solidariteit met de stakers besloten hebben hun leveringen stop te zetten en geen bestellingen meer te doen.

Zij spraken hun sympathie voor de beweging uit, oordelend dat de beruchte Eenheidswet ook nefaste gevolgen zal hebben voor de kleine middenstanders.

Totdaar dit blad.

xxx

Wie de werkelijkheid kent, zal met ons bekennen dat sommige visventers uit schrik van mishandeld te worden (vrijheid van werken ?) niet zijn durven gaan leuren. Anderen die wel gingen, werden hier en daar moeilijkheden berokkend of verbod opgelegd de mensen vis te verkopen.

Moest die schrijver van « De Volksgazet » naar de vismijn komen, dan zou hij andere woorden dan sympathie ten zijnen opzichte en tegen dergelijke ongerijmde politieke agitatie horen.

Of wacht hij op zijn benoeming als directeur van de kunstacademie, zonder een noot van kunst te kennen. Tenware zijn politieke goocheltoeren voldoende zijn om ook hier ten onrechte 100.000 F uit de stadkas te jagen.

# De bedrijvigheid in de haven van Lorient

**Kabeljauwaanvoer nam af — Totale aanvoer en opbrengst verhoogde — De havenuitrustingen worden verbeterd**

De haven van Lorient zal dit jaar nog niet, zoals verwacht, de kaap der 50.000 ton overtreffen. Niettemin zal het de tweede plaats behouden op de statistieken betreffende de aanvoeren in de Franse havens. Deze plaats zal mogelijk nog versterkt worden in de komende jaren, want er bestaan nog grote uitbreidingsmogelijkheden.

Voor het afgelopen jaar wordt geschat dat de waarde van de aanvoeren met 3 à 4 % zal stijgen in vergelijking met vorig jaar.

Ondanks deze stijging van de totale aanvoer, werd in de haven van Lorient, zoals dit ook het geval is in La Rochelle, een daling van de kabeljauwaanvoer vastgesteld.

In 1949 bereikte de produktie van kabeljauw in Lorient 4.000 ton. Om in twee jaar tijd, dus in 1951 terug te vallen tot nog amper 2.100 ton. Vanaf 1952, werd opnieuw een geleidelijke toename vastgesteld die liep over 3.400 ton in 1957 tot 3.600 ton in 1959.

Van de andere zijde bereikte de «kleine kabeljauw» een aanvoercijfer van 8.000 ton in 1949 om in 1952 een maksimum van 9.681 ton te bereiken. Vanaf 1952 echter kende de aanvoer van «kleine kabeljauw», en dit in tegenstelling met de kabeljauw die voortdurend steeg, een daling, en dit tot in 1959. Het is dan in 1960 dat men een volledig inverse beweging waarnaam. De aanvoer van kabeljauw bereikte in oktober 1960 een totale hoeveelheid van 2.459 ton, terwijl in oktober 1959 een cijfer van 3.418 ton kon genoteerd worden, wat een duidelijke vermindering daartelt. Daarentegen bereikte de aanvoer van «kleine kabeljauw» in oktober 1959 een produktiecijfer van 6.229 ton, terwijl er in oktober 1960 reeds 7.361 ton kon geboekt worden.

Hier gaat het dus om een vermindering van de kabeljauwaanvoeren, en een toename van de zogenaamde «kleine kabeljauwsoorten».

Wat kan hieruit afgeleid worden? In de eerste plaats kan er opgemerkt worden dat er een compensatie bestaat wat de kwantiteit betreft, echter niet voor wat de opbrengst aangaat. Wat dit betreft, zullen de reders uit Lorient antwoorden dat de aanvoeren van de kabeljauw nauw in verband staan met de evolutie van de motorsterkte van de huidige vloot. Deze heeft inderdaad in de afgelopen jaren een dusdanige uitbrei-

ding genomen dat de pk opgevoerd werd van 750 pk in 1948 tot meer dan 1.200 pk op het huidig ogenblik. De hedendaagse treilers vissen steeds maar dieper zodat zelfs diepten van 600 en 700 meter bereikt worden. De netten blijven in bepaalde ogenblikken haperen aan de rotsen die zich op de zeebodem bevinden en soms grote verliezen worden geleden aan vistuig en netten.

## De vangsten veranderen

Dit is een feit die van aard is om de gehele Europese visserij bedrijvigheid in alarm toestand te brengen. De middelen om te vissen breiden zich voortdurend uit en men drijft de vis steeds verder en verder weg van de traditionele visserijgronden? Men kan zich hier de vraag stellen tot hoever men zal gaan?

Wat er ook van zij, het zijn nu de grote treilers die de «kleine kabeljauw» aanvoeren en niet langer de middenslagvissers die meer de wijting gaan vangen, die tot voor de bevrijding niet tot de aanvoer van Lorient werd gerekend. Nu echter bereikt het aanvoercijfer van de wijting reeds 6.200 ton. Ook de aanvoer van makreel is merkbaar gestegen, en wel van 500 ton tot meer dan 2.000 ton.

De vermindering van de kabeljauwaanvoeren houdt de bezorgdheid van de lokale visserijkringen staande.

Er is weinig vis te vangen, en dit zal wel de enige aanvaardbare reden zijn. Er worden lange reizen ondernomen die gepaard gaan met een groot verbruik van brandstof. Een nieuwe treiler verbruikt inderdaad, en dit voor éénzelfde zee-reis het dubbel aan brandstof dan dit het geval was vóór tien jaar.

## Steeds maar verder

De vissersvaartuigen uit Lorient gaan nu tot de verre banken van Porcupine, 550 mijl ten Westen van Ierland, en zelfs tot Sint Kilda op 700 mijl afstand van de thuishaven. Nog verder gaan, ware ten zeerste moeilijk.

Dergelijke beweegredenen kunnen door voorbeelden gestaafd worden en wel als volgt: een vaartuig vertrekt uit de thuishaven met bestemming naar de Portugese

visgronden. Aldaar wordt weinig of niet gevangen zodat men verplicht is verder te gaan en koers zet naar de banken van Porcupine. Resultaat : 26 dagen op zee en een groot verlies, zal het gevolg zijn. Als men even de vergelijking maakt met de vaartuigen van het type 1948 en rekening houdt met de evenredigheid voor wat betreft de tonnemaat en motorsterkte dan kan men zeggen dat de aanvoeren verminderen met 24 % voor wat de tonnemaat betreft en 39 % betreffende de motorsterkte.

Grotere kracht, langere zee-reizen, meer materiaal betekenen hetzelfde tijd groter sleet op het vistuig en hoger onkosten.

## De onkosten verhogen

De onkosten lopen op, niettegenstaande de invloeden van de devaluatie reeds opgeslorpt zijn. Om kort te zijn: het materiaal kost 20 % dunder dan dit vóór twee jaar het geval was, en... er is nog steeds 1,60 F per liter gas-oil.

De toestand van de rederijen is te Lorient niet hopeloos. Men kan echter wel zeggen dat ze moeilijk is, en het is een uitgemaakt feit dat vele reders, die zich verplicht zagen een krediet aan te vragen voor de bouw van hun vaartuig, fel gehandikapeerd zijn.

De diepvries aan boord? De fabriekschepen? Dit zijn alle perspectieven die een zekere ongerustheid verwekken. Denk maar even dat de exploitatie van een fabriekschip in Frankrijk veel meer zou kosten dan in de vreemde.

De Britten nadoen? Gemakkelijk te zeggen, maar de rentabiliteit van een «Fairtry», om er maar één te noemen en die uitgerust werd met de vergoeding voor oorlogsvernieling, is verre van bewezen.

De ingevrozen vis? In Frankrijk eet men geen vis om redenen van ekonomie zoals in Engeland en Duitsland, maar enkel uit godsdienstige overtuiging, gezondheid, enz... En hier kan dan nog wel een eigenaardig feit aangehaald worden en wel dat de «fijne vis» het meest verkocht wordt, niettegenstaande zij de duurste is.

## Een bruikbare vloot

Er bestaat inderdaad een uitgesproken schaarste aan kabeljauw terwijl ook de roodbaart niet bijs-ter veel aangevoerd wordt.

Maar de traditionele vloot die zeer modern is en uitgerust met alle instrumenten die kunnen bijdragen tot goede vangsten, zoals: radar, decca, track plotter enz..., die steeds maar sterker wordt, die de middelen om het bewaren van vis aan boord steeds verder uitwerkt, die van nabij de ontwikkeling volgt welke de buitenlandse vloot neemt, moet nog beter en dieper uitgewerkt worden met het oog op een nog groter produktie en beter kwaliteit.

Als men even een blik werpt in het verleden dan staat men versteld welk een snelle weg de evolutie heeft genomen en dat het zelfs niet mogelijk ware geweest een nog sneller ontwikkeling te be-werkstelligen om een gezonde exploitatie te bereiken. De vloot van Lorient staat op soliede grondvesten.

De methoden wijzigen? De gekheid volgen die overal ter wereld in de visserijkringen is ingeslagen — vooral in Europa — en die de visserij enkel kan leiden naar een onzekere en weinig bemoedigende toekomst. Heeft men niet reeds het stadium overschreden die de zekerheid tot instandhouden van renderende vangsten verzekerd? De vis verdwijnt van de traditionele visgronden, verdedigt zich! — B.

**PUBLICITEIT IN  
HET VISSERIJBLAD  
DOET UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN !**

**REDERS en  
VISSERS,  
VOOR UW  
SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**  
wendt U in volle  
vertrouwen tot de  
beroepsvereniging

**H A N D I N H A N D**

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

# Eigenaar Marcel Devinck en zijn vader Gustaaf Devinck levenslang ontzet als schipper, motorist en hoofd van de wacht

## BETREURENSWAARDIGE DAAD EN VOORBEELDIGE STRAF

Maandenlang werden de visserij-middelen in spanning gehouden door het onderzoek welke door de Belgische Onderzoeksraad voor de Scheepvaart werd geleid om te kunnen nagaan of de Z.313 «Celtic» toebehorende aan reder Marcel Devinck op 9 april 1959, door zijn reder motorist en de schipper vader Devinck tot zinken werd gebracht.

Vrijdagnamiddag is dan ook dit vonnis geveld onder voorzitterschap van de heer Vandercruyssen, voorzitter bij de rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen en tevens voorzitter van de Raad.

Het vonnis telde niet minder dan 85 bladzijden en geeft bewijs van de inspanning welke de raad zich veroorloofd heeft om gans deze droevige zaak in al zijn aspecten nauwkeurig te onderzoeken.

Het past hier hulde te brengen aan de nauwgezetheid waarmede de raad zijn taak heeft volbracht.

In die hulde betrekken we meester Deketelaere die de ondankbare taak als verdediger op meesterlijke wijze heeft volbracht.

Wij achten alle commentaar overbodig. Het vonnis zal onze lezers voldoende inlichten omtrent het oordeel van de raad en de betreurenswaardige wijze waarop dit schip tot zinken werd gebracht.

Treurig omdat de reder in zijn wanhoop zijn schulden nooit te kunnen betalen, deze misdaad onbezonnen en zonder besef van zijn verantwoordelijkheid beging.

Treurig omdat dergelijke handwijze onmogelijk goed te praten is, daar ze het leven van de bemanning had kunnen kosten.

Mocht dit vonnis een les zijn voor al wie ter visserij vaart.

### HET VONNIS

Op 9 april 1958, terwijl de Z.313 «Celtic» zich op zijn visgrond bevond ca 18 mijl in het ZW van Beachy Head, werd er rond 2u30 vastgesteld dat er water in de machinekamer stond, en dat het vaartuig lek was.

De Z.313 werd rond 8u45 door het Franse vissersvaartuig B.2256 «Reine des Flots» op sleeptouw genomen, doch zonk rond 10u in de gegiste positie ca 3,50 mijl bezuiden van Newhaven, nadat de voltallige bemanning door de Britse reddingsboot «Cecil and Lilian Philpott» aan boord werd genomen.

De Z.313 «Celtic» toebehorend aan dhr Devinck M. was een hou-

ten Belgisch vissersvaartuig gebouwd in 1949, hebbende een bruto tonnemaat van 74,59 T, een netto tonnemaat van 23,16 T, voortbewogen door een motor ABC gebouwd in 1948 en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultra sonore dieptemeter.

Het vaartuig stond onder toezicht van de Belgische Zeevaart-inspektie, was in het bezit van het bewijs van deugdelijkheid, had zijn laatste keuring ondergaan te Oostende op 14-8-1957 en was verzekerd voor een waarde van 2.302.000 F.

De Z.313 «Celtic» stond onder het bevel van dhr Devinck Gustaaf, 50 jaar oud, drager van het brevet van schipper 2e klas. De bemanning bestond voor die reis slechts uit 4 man nl.:

Devinck Gustaaf, schipper ;  
Devinck Marcel, 28 jaar oud, motorist, drager van het brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding en van het brevet van schipper 2e klas ;  
tevens mede-eigenaar van het schip en zoon van Gustaaf Devinck ;

Vanderheyde Willy, 26 jaar oud, stuurman ;

Cattoor Valère, 20 jaar oud, matroos.

De Raad die voor opdracht heeft de oorzaken van de zeevaartongevallen welke de Belgische zeeschepen betreffen op te sporen en vast te stellen, nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Devinck Gustaaf.

We hebben in onze vorige nummers zo breedvoerig en objectief mogelijk de talrijke getuigenissen weergegeven, zodat hierop niet meer hoeft teruggekeerd te worden.

Op dagvaarding van de heer rijkskommissaris, van 29 december 1958, nam de Raad, ter openbare terechtzitting van 6 januari 1959 een beknopt verhoor af van de betrokkenen Devinck Gustaaf en Devinck Marcel en hernemen deze op 22-8-1960.

Uit talrijke stukken, bescheiden, verklaringen en vaststellingen, werd volgende vonnis geveld en dient volgens de Raad hoofdzakelijk weerhouden :

### Wat betreft de lekkage van de Z.313 « Celtic »

De Z.313 «Celtic» verliet op 6 april 1958 te 8 uur de haven van Newhaven, na er gedurende vijf dagen te hebben vertoefd, teneinde

een herstelling aan de reductie te ondergaan.

Op 9 april 1958, na er gedurende 3 dagen te hebben vertoefd, ten einde een herstelling aan de reductie te ondergaan.

Op 9 april 1958, na gedurende 3 dagen met schoon weder de visserij te hebben bedreven in het ZW van Beachy Head, werd rond 2u30 door de matroos van wacht vastgesteld dat er water in de machinekamer stond en dat het vliegwiel van de motor in het water draaide. Op dat ogenblik lag de Z.313 aan de kor en vaarde met een snelheid van ca 2 mijl per uur.

De drie andere leden van de bemanning, t.t.z. de schipper, de motorist en de tweede matroos werden onmiddellijk op de hoogte van deze toestand gebracht.

Er werd vastgesteld dat het water in de machinekamer ter hoogte stond van de vloer, doch dat er in de voorpiek, het visruim en het logies nog geen water te bespeuren was.

De motor werd in gang gehouden. Er kon niet vastgesteld worden waar het lek zich bevond. Er werd geen abnormale beweging van de schroefas, noch abnormaal geluid aan de schroefaslijn of aan de schroefasbussen vastgesteld.

De kor werd ingehaald hetgeen ca 3/4 uur in beslag nam en er werd koers gezet op halve kracht naar de Engelse kust.

Op dat ogenblik bevond de Z.313 zich in de gegiste positie 18 mijl ZW van Beachy Head.

Aangezien het peil van het binnenkomend water steeds rees, werd na een zekere tijd koers te hebben gezet naar de kust, de schroef afgetrokken, teneinde de reddingsboot buiten boord te zetten.

Toen, na het uitzetten van de reddingsboot de schroef terug ingelegd werd, viel de motor stil. Dit gebeurde rond 6u.

Rond 7u30 kwam het Frans vissersvaartuig B.2256 «Reine des Flots» in de nabijheid van de Z.313 «Celtic».

De B.2256 «Reine des Flots» nam de Z.313 «Celtic» op sleep tussen 8u30 en 9u en zette koers in de richting van Newhaven.

De Z.313 «Celtic» nam steeds meer en meer water, zonk geleidelijk en verdween rond 10u van 9-4-1958 in de golven, terwijl het steeds door de B.2256 gesleept werd.

Het zinken van de Z.313 «Celtic» deed zich voor op ca 3,50 mijl in

het zuiden van de haven van Newhaven, op een diepte van ca 13 vadem ten opzichte van het gemiddeld peil van laag water springtij.

Tussen het ogenblik dat er vastgesteld werd dat het vliegwiel van de motor in het water draaide en het ogenblik van het zinken van de Z.313 «Celtic» zijn ca 7,50 uur verlopen. De voltallige bemanning, die ongeveer 15 minuten vóór het zinken van het vaartuig van boord werd gehaald door de reddingsboot «Cecil and Lilian Philpott», werd te Newhaven aan wal gebracht.

Een paar weken na het zinken van het vaartuig verklaarde de motorist-eigenaar Devinck Marcel aan de heren Newton Smith en Young te Newhaven, dat hij zijn schip tot zinken had gebracht met de zeekekransen open te draaien, te demonteren of te beschadigen en met een gat te slaan in het achter-schip boven het schroefraam.

Hij staaftde zijn verklaring met aanduidingen op een door hem gemaakte tekening.

Ter zitting bekent motorist-eigenaar Devinck Marcel, dit te hebben verklaard, doch niet te hebben gedaan en de tekening te hebben gemaakt om zijn gezegden te doen geloven.

Einde april, begin juni werd door de Engelse duiker Young vastgesteld dat er effectief, op de plaats vroeger aangeduid door Devinck M., een opening in het achterschip bestaat met volgende kenmerken :

- a) versplinterd hout ;
- b) splinters naar buiten toe gericht.

Enige tijd later werd deze vaststelling door een tweede Engelse duiker Beaverstock bevestigd, die nadien foto's der opening nam.

Beide duikers zijn overtuigd dat de spleet veroorzaakt is geworden door een van binnen naar buiten gerichte stoot.

Volgens aanduiding op het bouwplan van de Z.313 «Celtic» bevond die opening zich onder de normale waterlijn van het vaartuig, op een plaats die van binnen in het schip bereikbaar is aan de bovenkant van het schroefraam.

Beide duikers hebben geen verdere schade aan de romp van de Z.313 «Celtic» vastgesteld en hebben het niet gewaagd in de machinekamer door te dringen, ten einde de toestand van de zeekekransen te onderzoeken.

### WAT BETREFT DE POGINGEN DIE GEDAAN WERDEN OM DE PLAATS VAN HET LEK VAST TE STELLEN

Nadat er vastgesteld werd dat er water in de machinekamer stond en het vliegwiel van de motor in het water draaide, werd er overgegaan tot de volgende pogingen :

- a) door schipper Devinck Gustaaf : tot een oppervlakkig onderzoek in de machinekamer ;
- b) door de motorist, tot een nazicht der zeekekransen en schroefbussen ;

c) door de matroos Vanderheyde tot een oppervlakkig onderzoek van de voorpiek en het visruim, dit op bevel van de schipper.

De motor werd op geen enkel ogenblik stil gelegd ten einde tot een algemeen degelijk onderzoek te kunnen overgaan, zodat mag gezegd dat de pogingen die gedaan werden om vast te stellen waar het lek zich bevond, tot een uiterst minimum worden herleid.

### Maatregelen die getroffen werden en middelen die aangewend werden om te trachten het zinkend schip van land te houden en het in veilige haven te brengen

Deze maatregelen en middelen kunnen samengevat worden als volgt :

a) Nadat er vastgesteld werd dat er water in de machinekamer stond, gaven verschillende leden van de bemanning zich rekenschap of de bilgepomp werkte. Dit geschiedde met buiten boord te zien of er water kwam uit de afvoerleiding.

b) Nadat de kor werd ingehaald, werd er een tijdje met de dekhandpomp gepompt.

c) Na het inhalen van de kor werd koers gezet naar de Engelse kust op halve kracht, tot op het ogenblik dat de werkzaamheden van het over boord zetten, t.t.z. rond 5h een aanvang namen.

d) De bilgepomp werkt tot op het ogenblik van het stilvallen van de motor t.t.z. tot rond 6 uur. Er werd tussen 3h15 en 6h sporadisch gepompt met de dekhandpomp tot op het ogenblik dat deze, kortelings vóór 6h buiten gebruik viel.

e) Toen de dag in de lucht kwam, t.t.z. rond 6h, werden twee ballen opgetrokken op het voorschip.

f) De sleepdraden werden rond 8h30 aan het Frans vissersvaartuig B.2256 «Reine des Flots» overgegeven, dat tussen 7h en 7h30 op het zicht van het door de Z.313 opgetrokken sein, dit vaartuig had vervoegd.

g) Het opslepen naar de haven van Newhaven, nam een aanvang rond 8h30 aan een snelheid van ca 4 knopen.

De Z.313 «Celtic» zonk terwijl het opgesleept werd.

Tot daar de feiten.

Na de heer rijkscommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en de betrokkenen in hun middelen van verdediging, uiteengezet door Mr De Ketelaere A. ;

Na alle tegenstrijdige en verworven gegevens te hebben ontleend en vergeleken, en slechts datgene te hebben behouden wat met zekerheid kan worden aanvaard ; komt de Raad tot de volgende conclusies :

### Oorzaken van het lek van de Z.313 «Celtic» zijn :

— In acht nemend dat er geen abnormale beweging van de schroefas noch een abnormaal geluid van de schroefaskoker, pa-

kingbus, of schroefas werd vastgesteld en dat de Z.313 «Celtic» een houten schip was, kan er zich aan de schroefasrichting geen defect voorgedaan hebben, die aanleiding zou hebben kunnen geven tot het zinken van het vaartuig, zoals dit zich heeft voorgedaan.

— De opening die, na het zinken van het vaartuig door de Engelse duikers Young en Beaverstock, in het achterschip werd vastgesteld, is zonder de minste twijfel een oorzaak geweest van het lek zijn van het vaartuig.

— De Raad beschikt over geen andere positieve gegevens, die hem toelaten met zekerheid vast te stellen of de Z.313 «Celtic» nog op andere plaatsen of door andere oorzaken zou lek geweest zijn ; alhoewel er volgens de verklaring van de Engelse duikers die het vaartuig onderzochten, geen andere schade aan de romp werd vastgesteld.

— Zich steunend op de beëdigde afgelegde verklaringen alsook op de verklaring van de betrokken Devinck Marcel, motorist-eigenaar van de Z.313 «Celtic», is de Raad van oordeel dat genoemde Devinck Marcel vóór het zinken van zijn vaartuig, op de hoogte moet geweest zijn van het bestaan van de opening in het achterste gedeelte van zijn schip.

— De Raad beschikt over geen formele gegevens om bij machte te zijn te bepalen op welke wijze en wanneer Devinck M. op de hoogte kwam van het bestaan van die opening ; doch zich steunend op de verklaringen van de hh. Young en Newton Smith ; op de jarenlange loochening vanwege Devinck M. van hetgeen hij vertrouwelijk aan vermelde heren betreffende het zinken van zijn vaartuig had medegedeeld ; op zijn falen in het bekampen van hetgeen volgens hem als lasterlijke, meinedige aantijgingen vanwege de hh. Young en Newton Smith diende te worden aanzien, op zijn uiteindelijke bekenenis dat de verklaringen van de hh. Young en Newton Smith met de werkelijkheid overeenstemden, doch dat hij niet ten uitvoer had gebracht hetgeen hij hen had medegedeeld ; twijfelt de Raad er nochtans niet aan dat Devinck M. niet vreemd is aan het ontstaan van de opening in het achterschip van zijn vaartuig.

## MAATREGELEN DIE IN DE BESTAANDE OMSTANDIGHEDEN HADDEN DIENEN EN KUNNEN GETROFFEN TENEINDE MET ZEKERHEID HET ZINKEN VAN HET VAARTUIG TE VOORKOMEN

a) Toen er vastgesteld werd dat er water in de machinekamer binnen gekomen was en dat de vloer nog niet onder water stond, diende nagegaan met welke snelheid het water rees.

Indien er geen onmiddellijk gevaar bestond, zoals het hier het geval was, diende de motor stil ge-

legd, ten einde zich op een degelijke wijze rekenschap te kunnen geven waar het eventueel lek zich bevond. De dekhandpomp diende vanaf het eerste ogenblik bemanend en in werking gesteld.

b) Na dit onderzoek diende de motor terug in gang gezet met afgelegde schroef, de afkoeling van de motor verwezenlijkt door het opnemen van het binnen gestroomd water, ten einde, steeds aan de kor liggend, zich te kunnen vergewissen of het binnenkomend water bij middel van de drie beschikbare pompen kon bijgehouden of overmeesterd.

c) Indien, niettegenstaande het lenzen met deze drie pompen, het peil van het water bleef stijgen t.t.z. dat het vaartuig zich in zinkende toestand bevond, diende onmiddellijk, indien nodig, de juiste positie van het vaartuig bepaald en met alle middelen ter beschikking : radio en reglementaire noodseinen om sleep- en of pomphulp verzocht.

d) In afwachting diende er met alle middelen aan boord gepompt en gelensd, ten einde het indringend water tot zijn minimum te herleiden, en onder de grootst mogelijke snelheid koers gezet naar de dichtst bijgelegen haven. De korretouwen dienden voorafgaandelijk, na een degelijk afboeien, afgekapd of losgelaten.

De schipper en de motorist dienden zich bestendig rekenschap te geven van de snelheid waarmee het peil van het water in het schip steeg, ten einde zich een idee te kunnen vormen over de tijd waarover zij nog beschikten om de kust te bereiken.

e) Toen het Frans vissersvaartuig B.2256 «Reine des Flots» rond 7h30 bij de Z.313 «Celtic» kwam en de schipper van de «Celtic» van oordeel was dat hij zich nog op ca 10,50 mijl van de haven van Newhaven moest bevinden, had hij geen ogenblik moeten wachten om de schipper van de «Reine des Flots» te verzoeken hem zo spoedig mogelijk naar Newhaven op te slepen, en hem tevens dienen te vragen of hij hem eventueel niet kon bijstaan met pomphulp.

Tijdens het slepen had de schipper alle middelen moeten aanwenden om te trachten het stijgen van het waterpeil te vertragen.

f) Toen de reddingsboot «Cecil and Lilian Philpott» rond 8h15 bij de Z.313 «Celtic» kwam, had de schipper van de Z.313 onmiddellijk de kapitein van de reddingsboot op de hoogte moeten brengen van de toestand van zijn vaartuig en hen verzoeken per radio om hulp te vragen.

Hij had eveneens om man-hulp dienen te vragen om zijn schip te helpen lenzen met alle verkrijgbare en aan boord zijnde middelen.

g) Toen de sleepboot «Tidworth» rond 9h25 bij de «Celtic» Z.313 kwam en in acht nemend dat de schipper van de Z.313 volgens zijn eigen schatting zich nog op ca 6,50 mijl van de kust bevond, diende hij zich rekenschap te geven dat hij aan ca 4 mijl per uur de kust niet meer kon bereiken. In die omstandigheden had hij onmiddellijk in betrekking moeten stellen met de «Tidworth» ten einde de mogelijkheid in te zien zijn vaartuig te laten ledig pompen.

Indien het bleek uit de onderhandelingen dat de «Tidworth» meer

kon pompen dan de hoeveelheid indringend water en indien zijn schip daartoe diende stil gelegd, mocht de schipper van de «Celtic» geen ogenblik aarzen in het treffen van de nodige maatregelen om dit pompen mogelijk te maken.

Het lijdt immers geen twijfel dat de «Tidworth» met een pompcapaciteit van 275 Ton per uur t.t.z. 4,5 Ton per minuut, bij machte was om de Z.313, die gezonken is na in ca 7h30 ca 63 Ton water aan boord te hebben genomen, ledig te pompen in een tijdspanne van ca 20 minuten, of tenminste het vaartuig vlot te houden om het naar een veilige plaats van de kust te slepen.

h) Op het ogenblik dat de schipper van de Z.313 «Celtic» besloot het schip te verlaten in de overtuiging dat het verloren was, bestond er geen enkele reden om dan de aangepaste maatregelen niet te treffen die de tussenkomst van de «Tidworth» zouden mogelijk en efficiënt hebben kunnen maken. Dan nog had de «Tidworth» het schip voldoende kunnen ledig pompen om het nadien naar een veilige plaats te slepen.

Al het hierboven overwogen is de Raad van oordeel :

### I.

— dat met betrekking tot het zinken en het vergaan van de Z.313 «Celtic», de volgende beroepsfouten ten laste van de betrokkenen dienen weerhouden :

### A. — Ten laste van schipper Devinck Gustave :

a) Terug zee te hebben gekozen van uit Newhaven zonder aan de consul aldaar een schouwing van de herstelling aan de «Celtic» en een toelating tot afvaren te hebben gevraagd, zoals opgelegd door art. 13 en 147 K.B. 12-12-57 houdend zeevaartinspectierglement, dat in werking trad op 20-2-58.

b) Nalatigheid en mangel aan initiatief in het treffen van maatregelen om te trachten de lekkage op te sporen en het schip vlottend te houden.

c) Nalatigheid in het aanwenden van de beschikbare middelen om vlugger en afdoende hulp te bekomen.

d) Nalatigheid en mangel aan initiatief in het treffen van maatregelen om de reddingspogingen te vergamakkelijken of te bevorderen.

e) Onverantwoordelijk tekort aan plichtsbefes, verantwoordelijkheidszin en oordeelkundig beleid met onvoldoende of geen gebruik te maken van de daadwerkelijke hulp die hij had kunnen bekomen van het Frans vissersvaartuig B.2256 «Reine des Flots», de reddingsboot «Cecil and Lilian Philpott» en de sleepboot «Tidworth» ; die allen tijdig ter plaatse waren en door aangepaste tussenkomst van dewelke het zinken van de Z.313 «Celtic» had kunnen vermeden worden.

f) Geen scheepsraad te hebben gehouden zoals opgelegd door art. 64 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij, alsook door het Handelswetboek, boek II, art. 77.

## B. — Ten laste van motorist Devinck Marcel

a) Nalatigheid in het treffen van doelmatige maatregelen om het oplossen van de lekkage mogelijk te maken.

b) In zijn hoedanigheid van motorist-eigenaar, drager van het brevet van schipper 2e klas, hebbende verscheidene malen het bevel over de Z.313 «Celtic» gevoerd; de nalatigheid te hebben begaan en bewijs te hebben geleverd van mangel aan plichtsbef en verantwoordelijkheidszin met de schipper, tevens zijn vader, niet te hebben gewezen op het gevaar dat dreigde van uitschakeling van de batterijen, met als gevolg de onmogelijkheid radioberichten uit te zenden of radiokontakten te hebben.

c) De grove nalatigheid te hebben begaan de afkoeling van de motor niet te verwezenlijken door het opnemen van het in het schip binnen gestroomd water, door overschakeling van de leiding waardoor de aanwending van de tweede zoekraan zou uitgeschakeld zijn geworden.

d) De onbegrijpelijke nalatigheid te hebben begaan de schipper niet voldoende in te lichten en te wijzen op de snelheid van het stijgen van het waterpeil in de machinekamer, ten einde hem een klaar inzicht te geven van de werkelijke toestand in dewelke het vaartuig verkeerde..

e) Als woordvoerder van de schipper, bewijs te hebben geleverd van een betreuwenswaardige mangel aan plichtsbef tijdens de besprekingen met de schipper van het Frans vissersvaartuig en ter gelegenheid van een mogelijk contact met de kapitein van de sleepboot «Tidworth».

## II.

Dat, afgezien van het feit dat de Raad van mening is, dat Devinck M. niet vreemd is aan het ontstaan van het lek in het achter-schip, omstandigheid die niet als zuivere beroepsfout kan worden betiteld : de door de betrokkenen begane beroepsfouten systematisch hebben geleid naar het zinken en het vergaan van de Z.313 «Celtic», zinken en vergaan die stellig hadden kunnen vermeden mits een oordeelkundig gebruik van de middelen te hunner beschikking.

## III.

Dat in acht nemend de erkende inspanningen en de voetstappen aangewend door Devinck M., alsook de door hem gedane voorstellen om te bekomen dat zijn gezonken schip niet zou gelicht worden en het feit dat hij niet aarzelde zichzelf bij de Engelse getuigen van sabotage te beschuldigen, verkrijgen de hierboven vermelde begane beroepsfouten, hoofdzakelijk vanwege betrokken motorist Devinck M. een opzettelijk karakter.

## IV.

Om die redenen is de Raad van oordeel dat beide betrokkenen voortaan onwaardig zijn de verantwoordelijkheid van het bevel of van hoofd van de wacht aan boord van een vissersvaartuig te dragen en bestraft derhalve beide betrokkenen Devinck Gust en Marcel met de intrekking van hun vergunningen, diploma's en brevetten en met de ontzetting voorgoed van het recht om in die betrekking te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst beide betrokkenen ieder in de helft der gerechtskosten.

## Verlichting laat te wensen over

In de stedelijke vismijn zijn er allerhande kleuren om de verlichting te verzekeren. Wit, groen, oranje en geen licht. Het is vooral deze laatste kleur die men zou moeten trachten te veranderen, want voor de kopers, de tegenschrijvers en de afslagers is het zeker geen pretje om met de ogen toegeknepen gedurende langere of minder lange tijd te moeten staan schrijven. Dit komt voor op plaatsen waar de lampen waarschijnlijk stuk zijn. Een andere verklaring is inderdaad moeilijk te vinden. Waarom men echter de kapotte lampen niet vervangt door brandende, is ons een raadsel.

De directie der Vismijn houdt er blijkbaar een andere mening op na

want het is niet de eerste week dat deze lampen stuk zijn. Misschien is de voorraad voor dit jaar op en moet er eerst een nieuwe «stock 1961» worden aangelegd

Wat er ook van zij, op een dergelijke manier moeten schrijven is allesbehalve bevorderlijk voor de ogen.

Als het dan nog voorkomt dat deze lichten, (die branden) te vroeg worden uitgedoofd is het helemaal in orde. Men kan het wel merken, dat dezen die voor het doven van de lichten zorgen, zelf niet veel moeten schrijven bij dit licht.

Men zou beter doen 's avonds besparingen te doen, wanneer al die lichten niet nodig zijn.

## Kettingbotsing in de vismijn van Oostende

Eveneens woensdagmorgen en dan rond 9.30 u. werd in de vismijn te Oostende een kettingbotsing veroorzaakt. Het was in een periode dat het nogal donker werd buiten, waardoor het vanzelfsprekend in de vismijn zelf nog veel donkerder was. Zo gebeurde het dan dat een kamionette van een vishandelaar uit Ninove tegen een kar botste waardoor deze kar op haar beurt tegen een geparkeerde auto werd geslingerd. Aan beide auto's en aan de kar was er nogal wat schade. De personen die het ongeval veroorzaakten, kwamen er

vanaf met de schrik.

Ondertussen zullen er een paar mensen in het ongerief zijn aangezien ze voor enkele dagen hun auto zullen moeten missen. Daarmee is weer eens bewezen dat het niet aan te raden is rap te rijden in de vismijn, en dit zal ook nu wel het geval geweest zijn. Immers, de tramen van de kar waren er eenvoudig afgeslingerd, iets wat wel niet zou gebeurd zijn wanneer men aan 5 km per uur had gereden zoals de voorschriften luiden.

Maar waar zijn die bewakers en die politie?

## KERSTFEEST IN GODTSCHALCK EN IBIS

Het is sedert 25 jaar een traditie geworden dat ons blad zorgt voor een aangename kerstdag op Godtschalck en Ibis, waar onze oude zeelieden in het ene tehuis de rest van hun dagen slijten en onze visserswezen in het andere een uitstekende opvoeding krijgen.

Aan deze traditie wilden we getrouw blijven en waar bijna over de ganse wereld kerstdag en nieuwjaar gelukkig maakt, mocht ook de zon hier schijnen op het wezen en in het hart van onze zeelieden en onze toekomstige vissers.

Wij ontvingen de volgende giften en stortingen :

Het Nieuwsblad van de Kust	1.000,—
Fa Leon Van Eessel, verzekeraars	5.000,—
Hulp in Nood	1.000,—
Rederscentrale	1.500,—
Hand in Hand, Zeebrugge	1.500,—
Verbond der Kustvisserij	1.000,—
Fa Louis Senecaut	500,—
Coöperatieve SCAP	1.000,—
Scheepsbouwer J. Deweerdt	300,—
Expert Nic Estur,	

Antwerpen	300,—
L. Dedrie	300,—
A. Berbiere	100,—
Bell Telephone, Antwerpen	250,—
Vallauris	200,—
P.P.	110,—
Dr Roger Adriaens	500,—
Eug. Vlietinck Z.543	100,—
J. Bonnevie	300,—
Mevr. Ch. Roets	100,—
Lijst Terrijn :	
Familie Zorg	100,—
Brij A. Meiresonne	200,—
School St Amandsberg	47,—
Dhr en mevr Troch	50,—
Oostendse Kredietbank	250,—
Werkhuizen A. Brusselle	500,—
Geschonken door het huis	
Dedeurwaerder : 2 liter oude klare	200,—
G. Van Waes	100,—
André Timmermans	100,—
Danielle Bécu	100,—
Froid Industriel	1.000,—
Caltex	500,—
Anoniem	150,—
Gobert - Monbalieu R.	200,—
De Grootte Theophile	200,—
L'Industrielle des Pêcheries, S.C.	200,—
Cadron Julien	100,—
Vanstechelen	100,—
Hand in Hand, Oostende	500,—
Zeehandel, Oostende	500,—

## BRIEVENBUS

## Vislossers te weinig ?

Men schrijft ons :

Geachte Heer Bestuurder,

Naar aanleiding van uw artikel «Vislossers te weinig ?», welke in uw geëerd «Nieuwsblad van de Kust» verscheen op datum van 8 december 1960.

Zo lees ik bijvoorbeeld in uw blad, dat het dikwijls gebeurt dat, als men de maandag in de mijn van Oostende lossers nodig heeft, men er geen vindt maar dat ze dezelfde dag toch doppen en ervan genieten.

Daarneven wil ik u mededelen dat het dikwijls gebeurt dat vrouwen de haring uitvoeren, alsook gepensioneerde staatsbedienden die een pensioen van 6.000 F genieten. Ook heb ik bestatigd dat er trambedienden zijn die in vast verband bij de buurtspoorwegen benoemd zijn en tijdens hun verlofdagen naar de vismijn komen werken. Ik ben de mening toegedaan dat de vrouwen thuis hun huiswerk moeten verrichten, en dat de staatsbedienden zich met hun groot pensioen moeten vergenoegen, dat de trambedienden die er vast benoemd zijn en hun werk jaar in jaar uit hebben in hun verlofdagen of hun vrije tijd niet het brood van onze vislossers mogen

komen roven terwijl laatstgenoemden aan de dop moeten gaan staan. Ik wil u ook nog attent maken dat deze mensen komen werken voor de helft van de prijs dat de vislosser betaald wordt.

E.V.

NOTA DER REDACTIE : We zijn het met E.V. akkoord. Deze misbruiken zijn de schuld van de vismijndirectie en de controle-diensten, die zulks laten gebeuren. Wat door E.V. gemeld werd, is juist bevonden maar niemand en in de eerste plaats de overheid die er zich mee bezig moet houden, doet iets om aan zo'n toestanden een einde te stellen. Elk in zijn werk en op zijn werk !

**WIE VAN HET  
VISSERIJBEDRIJF  
OP DE HOOGTE  
WIL BLIJVEN.**

**NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD**

# BERICHTEN

## uit het BUITENLAND

### DE IERSE TWAALFMILJ ZONE

Het vraagstuk der uitbreiding van de territoriale wateren is waarlijk aan de orde van de dag. Inderdaad, nu spreekt men ook in Ierland opnieuw van een mogelijke uitbreiding. Er zou nochtans sprake zijn dat er aan de bevriende mogendheden bepaalde concessies zouden kunnen toegestaan worden mits een logische wederdienst. Voor deze landen zouden de Ierse territoriale wateren terug gebracht worden op 6 mijl. — B.

### NIEUWE RUSSISCHE BESTELLINGEN VAN FABRIEKSCHEPEN

De Russen weten waarlijk van geen ophouden voor wat betreft het uitbreiden van hun reeds kolossale vissersvloot. Opnieuw werd overgegaan tot de bestelling van twee nieuwe fabriekschepen op de scheepsbouwerven van Dantzig. De beide eenheden hebben ieder een bruto-tonnemaat van 1.250 ton. Terzelfdertijd werden nog bij dezelfde scheepswerf twee moederschepen besteld die een bruto tonnage van 9.400 ton zullen hebben.

De leveringen zouden dienen te geschieden in de loop van 1962. — B.

### SPAANS - U.S.A. OVEREENKOMST

14 Spaanse tonijnvangers hebben de haven van Berméo verlaten met bestemming naar de kusten van Afrika. Vorig jaar waren het er 19.

Deze vloot heeft aangelegd in de haven van Las Palmas en later te Dakar om er zich te bevoorraden in brandstof en ijs. Als eindbasis werd de haven van Freetown uitgestippeld in Sierra Leone.

Deze Spaanse eenheden zullen de tonijnvangst bedrijven ingevolge een afgesloten kontrakt met de grote Amerikaanse maatschappijen «Van Camp Sea Food Cie» en «Overseas Discount Cie». De vangsten zijn onbeperkt. De prijs werd vastgesteld op 8,5 pesetas per kg, met een maximum van 180 ton per vaartuig. Eens deze hoeveelheid overschreden zal de prijs nog 8 pesetas bedragen. De bedrijvigheid zal duren tot einde mei 1961. — B.

### DE « FINDUS » BOUWT VISSERSVAARTUIGEN

De grote Noorse sociëteit «Findus», die van het konstruktiefonds van Noord Noorwegen een krediet

van 12 miljoen Noorse Kronen verkregen heeft voor het bouwen van een fileerinstallatie, is nu overgegaan tot de bestelling van twee bevoorradingsvaartuigen. Deze beide vaartuigen zullen een lengte hebben van 49 m en een snelheid van 13 knopen kunnen ontwikkelen. De plannen werden opgemaakt in samenwerking met de rederij Akers uit Oslo. De aanbesteding voor de bouw van deze twee eenheden werd uitgeschreven en zowel buitenlandse maatschappijen als Noorse konden hieraan deelnemen. — B.

### DE « ANITA » VERKOCHT

Onze konfrater «Aliéai», een Grieks vissersblad meldt de aankoop van de Franse diepzeetreiler «Anita» van de sociëteit «Pêche au Large» uit Bordeaux, door de nieuwe Griekse rederij Alkyon.

Deze treiler werd gebouwd in 1951 en heeft volgende eigenschappen: lengte 66 m, breedte: 10,5 m en een bruto tonnage van 1.162 ton. De motor, merk B. & W. heeft een kracht van 1.000 pk. De levering van het aangekochte vaartuig zal weldra geschieden waarna een diepvriesinstallatie zal ingebouwd worden. Deze eenheid zal de Griekse diepzeevloot gevoelig versterken, die ook binnenkort de «Genepesca II» zal aankopen. — B.

### PORTUGAL

In 1959 exporteerde Portugal 76.988 ton ingelegde vis, ter waarde van ongeveer 1.985 miljoen Belg. F.

In 1958 bedroegen deze totalen respectievelijk 68.102 ton voor 1.795 miljoen Belgische F.

De USA, een van de voornaamste afnemers, voerde ongeveer 7.340 ton in voor een waarde van bijna 250 miljoen Belg. F.

Van belang zijn de lagere exportprijzen en dit ingevolge de concurrentie van de Portugese exporteurs. Verder was er de grote mededinging van de Japanese en Skandinavische produkten op de Italiaanse markt.

Gedurende de eerste trimester van 1960 bedroeg de Portugese uitvoer van ingelegde vis 16.684 ton.

### BERINGEN-ZEE

Amerikaanse vliegtuigen observeren regelmatig de Russische vissersvaartuigen welke de Beringen-zee bevissen.

Naar kon opgemerkt worden zijn een vijftal moederschepen met elk een tiental trawlers alhier werkzaam.

### ANGOLA

De crisis welke enige tijd de visserijindustrie te Angola treft, spijst zich immer toe.

Afgevaardigden van de betrokken middens hebben de toestand

besproken en hebben hiermede aansluitend een nota aan hun overheid voorgelegd. In deze nota worden verschillende redenen van de inzinking aangehaald, waarvan de vermindering van de vismeelprijzen een der voornaamste is. 22.000 ton vismeel zijn gestokkeerd, en kunnen niet uitgevoerd worden ingevolge de zeer lage internationale vismeelprijzen.

### NIEUW REKORD

Woensdagmorgen werd door de N.763 van de rederij Vercoutter uit Nieuwpoort een nieuw rekord gevestigd. Een rekord dat werkelijk benijdenswaardig is, aangezien het gaat om de hoogste opbrengst van een bepaalde visgrond.

Het schip verkocht woensdagmorgen inderdaad een vangst, van ca 320 bennen en 250 kg tong. Deze vangst bestond voornamelijk uit tarbot, kabeljauw, gullen, wijting en roggen. De opbrengst hiervan was 232.900 F, een cijfer dat nog nooit door een vaartuig van de west werd bereikt. Wijzen we er op dat er slechts negen dagen werd gevist om dit bijeen te krijgen.

Voor de rederij Vercoutter werd het alleszins een zeer goede inzet van het nieuwe jaar aangezien dinsdag reeds twee schepen verkochten en wel de N.730 en de N.762, schepen die respectievelijk 105.000 en 114.000 F besomden! Proficiat !

### VERZEKERING VISSERS- VAARTUIGEN TEGEN OORLOGSRISICO

#### 1) Verzekering op «Casco en Machines»

Enkel de bestendige jaarlijkse bijdrage, vastgesteld bij artikel 2 litt.g van de Besluitwet van 27-2-47 te weten 1 per duizend, is thans eisbaar voor de dekking der risico's op Casco en Machines.

#### 2) Verzekering op «Visgetuig en Opbrengst der Visvangst».

Deze verzekering mag aangegaan worden ten hoogste ten belope van 20 % der Casco en Machines verzekerde waarde. Zij is echter niet verplichtend. Een bijzondere premie is toepasselijk op deze dekking, te weten :

- voor vaartuigen van 31 ton (bruto tonnemaat) en meer : 1 per duizend per jaar;
- voor vaartuigen van minder dan 31 ton (bruto tonnemaat): 0,50 per duizend per jaar.

#### 3) Verzekering op «Radio-installatie».

Deze verzekering is niet verplichtend. De premien sub 2° zijn toepasselijk op deze dekking.

### VOOR 10 % MEER VIS IN DE WERELD

In 1959 (3.533 miljoen ton) werd op wereldplan voor 10 % meer vis gevangen dan in 1958. De grootste voortbrengers waren : Japan (5,875 miljoen ton), China (5 miljoen ton), U.S.A. (289 miljoen ton) en Rusland (2.756 miljoen ton).

### JAAREINDE ZONDER HARING

Onze haringvissers, of deze die er nog van overblijven, hebben het blijkbaar geraadzaam gevonden aan de kaai te blijven liggen met de jaarwisseling. In elk geval werd er in de laatste weken van het jaar geen haring meer aangevoerd zodat het een jaareinde zonder haring werd.

Dit is ongetwijfeld het verstandigste geweest wat onze mensen konden doen, want de vraag naar haring zal wel zeer klein geweest zijn in deze weken. Duitsland, de voornaamste of althans een der voornaamste afnemers van onze haring, zal wel niets nodig gehad hebben. Ook het eigen land zal het zonder haring hebben kunnen doen deze laatste dagen van het jaar. Het was trouwens om redens van zulke aard dat door de rederscentrale werd beslist geen haring op te vangen in deze periode zodat in geval onze mensen toch waren uitgevaren, het er waarschijnlijk niet zo best zou hebben uitgezien, wat de prijs betreft.

### GOEDE SPROTPRIJZEN

Onze sprotvissers, die echt niet heel dikwijls kunnen uitvaren, de laatste weken, brengen op de dagen dat ze dit wel konden, mooie sprot op de markt. Heel dikwijls was er zelfs sprot bij van nauwelijks 70 in een kg, hetgeen dus wel als kwaliteitsprot kan bestempeld worden. Het is dan ook normaal dat er de laatste dagen steeds goede prijzen betaald worden voor de aangevoerde sprot. De vangsten zijn immers over het algemeen niet bijzonder groot, zodat de aanvoer blijkbaar gemakkelijk kan verwerkt worden, ook in deze slappe periode tussen Kerstmis en Nieuwjaar. Zo kon soms tot meer dan 8 F per kg worden bekomen, hetgeen bepaalde koppels toeliet opbrengsten te bereiken die tot boven de 6.000 F per schip opliepen. Deze mensen kunnen deze sommen ongetwijfeld zeer goed gebruiken. Het sprotseizoen is dit jaar immers niet bijzonder gunstig geweest.

Laten we hopen dat de sprotvissers in het begin van het nieuwe jaar verder mooie resultaten mogen boeken, dank zij goede prijzen die betaald worden voor mooie vangsten sprot.

# oostendse markt en vismijnecho's

Ondanks de toestand in het land was de eerste week van het nieuwe jaar 1961 in de Oostendse vismijn zeer gunstig. De aanvoer was nochtans merkkelijk groter dan verleden week en zo werden dinsdag alleen reeds 4.500 bennen vis meer op de markt gezet. Het waren vooral de IJslandse soorten en de haaien die in ruimere mate werden aangevoerd. Alleen voor laatstgenoemde soort had dit een prijsaaling voor gevolg. Van de verschillende vissoorten die door de IJslanders werden binnengebracht bleek alleen de wijting in te ruime mate voorhanden zodat deze vissoort erg goedkoop was. Soorten die meest moesten worden opgevangen waren zeehaai en wijting. Verder vonden ook nog enkele bennen steenholk geen koper. Voor de andere vissoorten waren de prijzen zeer goed en zelfs zodanig hoog dat ondanks kleine vangsten de meeste schepen renderende of minsten bevredigende resultaten konden bereiken.

Een soort die bijzonder schaars

was bleek tongsortering te zijn. Voor deze fijne vissoort werden dan ook zeer goede noteringen geboekt waarbij dinsdag reeds tot 69 F per kg werd betaald. Ook voor tarbot bleek een levendige belangstelling te bestaan. Verder kregen platvis, kabeljauw, schelvis en zeldzame Kanaalsoorten eveneens lonende prijzen. Keilrog, waarvan de aanvoer niet bijzonder groot was kreeg in verhouding tot de andere vissoorten niet zo'n goede markt.

De beste resultaten, steeds in verhouding tot de grootte van de schepen, waren dit keer voor de Westschepen. Deze vaartuigen die doorgaans korte reizen maakten bereikten verschillende malen de 100.000 F opbrengst. Het moet gezegd dat de schepen die deze cijfers bereikten grotere vangsten losten die daarenboven bestonden uit dure soorten als kabeljauw, tong, tarbot en rog. De minste resultaten die dikwijls onder het renderende peil bleven, waren voor de tamelijk grote schepen welke in Noop Haed of bij de Minches gingen vissen. Deze schepen welke

grote vangsten binnenbrachten kwamen er inderdaad niet toe een renderend cijfer te bereiken en dit door het feit dat er te veel haaien werden gelost.

Voor de kustvisserij was het deze eerste week van 1961 spijtig genoeg niet veel bijzonders. De meeste schepen voeren niet uit zodat zowel de opbrengsten van de garnaal, de sprot als de visvangers miniem waren.

De haringvisserij loopt op haar laatste benen voor het seizoen 1960-1961. Nog slechts twee koppels houden het vol, maar het ziet er naar uit dat het ook niet voor lang meer zal zijn.

De totale aanvoer bestond in de afgelopen week uit 9.890 bennen vis en 17.520 kilo tongsortering. Deze aanvoer werd binnengebracht door 43 vaartuigen.

Vijf IJslanders, allen op de dinsdagmarkt. De vangsten van de schepen waren zonder uitzondering aan de kleine kant. Dit euvel werd grotendeels te niet gedaan

door de zeer goede prijzen die betaald werden voor alle soorten, uitgenomen wijting. Zodoende werden opbrengsten geboekt die schommelden van 233.000 F naar 602.000 F. Dit laatste cijfer was meteen het hoogste voor deze week en werd geboekt door de O.294. Toch was dit niet hoog genoeg om dit vaartuig, een der grootste van de vloot, toe te laten er de kosten van de reis mee te dekken.

Van de Minches werden eveneens dinsdag vier vangsten gelost. Deze vangsten bestonden grotendeels uit haaien waardoor die dag alleen reeds rond de 2.000 bennen van deze soort werden aangevoerd. Doordat te veel van deze vis moest worden opgevangen bleven drie van de vier opbrengsten onder het renderend

Van de Minches, een visgrond in dezelfde omgeving als de vorige werlen twee vangsten aangevoerd. Ook hier waren nogal veel haaien bij, zonder dat het procent zo hoog was. De resultaten waren dan ook beter, te meer dat deze schepen nogal wat kabeljauw konden op de markt brengen, vissoort die vlot werd verkocht. In totaal van beide visgronden samen : 3.500 bennen.

Door de Kanaalschepen werden over het algemeen kleine vangsten binnengebracht. Dank zij de hoge prijzen die dinsdag zowel als woensdag voor alle vissoorten werden betaald konden toch nog redelijke resultaten bereikt worden. Uit 4 vangsten kwamen 630 bennen vis en 1.000 kg tong. Van de Noordzee werd slechts één vangst verkocht, een vangst die al te klein was om een bevredigend resultaat te kunnen geven. Witte kabeljauw kreeg nochtans tot 1.400 F per ben.

Voor de Witte Bankers was het wat de vangsten betreft niet veel bijzonders. Betreffende de tongprijzen kan echter niet hetzelfde gezegd worden en hier werden stijgende noteringen geboekt waarbij woensdag tot 73 F per kg werd betaald. Hierdoor konden toch nog enkele renderende opbrengsten geboekt worden.

Een vangst van de Oost voorzag de markt van 90 bennen vis en 1.000 kg tong. Dit was genoeg om het verkopende vaartuig toe te laten een renderende uitslag te bereiken. Ook van de Kreeftenput werd maar één vangst binnengebracht en ook deze vangst was groot genoeg om aan de huidige prijzen een bevredigend resultaat op te leveren.

Door de Westschepen tenslotte werden verschillende zeer mooie uitslagen bereikt waarbij deze van de N.763 veruit de beste was. Dit schip besomde immers 232.900 F en vestigde hiermede een rekord wat de Westvisers betreft. Het is inderdaad nog nooit voorgekomen dat een vaartuig van deze visgrond zulke opbrengst lukt. Voor alle Westschepen werden renderende prijzen betaald zodat de 1.365 bennen vis en 1.700 kg tong die door 15 schepen werden gelost mooi geld oprachten.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	3-1-1961	4-1-1961	14-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	52,—61,—	57,40-63,80	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	58,—68,—	63,40-72,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	56,60-66,80	66,60-71,—	.....
Voor-kleine — Toute petite	58,60-69,—	69,80-72,80	.....
Kleine — Petite	51,—63,—	65,40-67,40	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	40,—55,—	45,—55,80	.....
Middel — Moyenne	31,—50,60	36,—50,—	.....
Kleine — Petite	25,80-29,—	26,—32,80	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	7,40- 8,13	5,— 9,40	.....
Grote iek — Grosse	10,40-12,—	11,20-16,—	.....
Kleine iek — Petite	16,20-17,—	13,—16,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	17,—19,20	14,—20,—	.....
Platjes — Toute petite	10,80-13,20	13,40-14,—	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	12,—	.....	.....
Kleine — Petit	4,40-10,80	4,60-11,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	23,—	20,—26,—	.....
Middel — Moyen	13,—16,—	14,—	.....
Kleine — Petit	6,40- 7,2	.....	.....
Rog — Raie	6,80-14,40	7,—17,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	18,—	.....
Grauwe poon — Grondin	10,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	16,—28,80	20,—28,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	5,—17,—	7,—18,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	24,—30,80	28,—31,—	.....
Wijting — Merlan	3,— 7,40	3,— 7,60	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	14,—20,—	18,50-23,40	.....
Zeehaai — Aiguillat	3,30- 6,60	4,40- 5,60	.....
Hondshaai — Roussette	3,50- 4,40	5,— 5,70	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	31,—	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	14,70-16,—	17,—18,—	.....
Keilrog — Raie radiée	9,80-17,40	17,—19,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	6,—18,—	17,—19,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5,— 7,60	6,80-10,20	.....
Leng — Lingue	7,— 9,—	12,—	.....
Schartong — Cardine	13,—21,—	19,40	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	5,80- 6,60	.....
Haringshaai — Latour	34,—39,—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,— 2,40	2,— 2,20	.....
Heilbot — Flétan	33,—51,80	.....	.....
Koolvis — Colin	8,—	10,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	9,80-11,—	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	9,—11,20	15,—15,40	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	8,40	.....

## Zaterdag 31 december

### SANDETTIE

O.131-279	2	21	3400	19.508
-----------	---	----	------	--------

## Maandag 3 januari

### IJSLAND

O.239	19	500	—	236.960
O.108	18	550	—	252.000
O.236	18	475	—	233.630
O.9	17	900	—	276.138
O.294	19	1000	—	620.210

### NOOP HEAD

O.286	9	380	—	260.532
O.215	17	430	—	165.722

### MINCHES

O.237	15	850	—	160.069
O.231	15	750	—	199.182
O.295	15	600	—	122.506
O.292	16	470	—	283.080

### KANAAL

O.140	15	170	500	114.325
Z.543	17	230	500	181.200
Z.405	15	100	—	83.610

### NOORDZEE

O.278	11	105	—	69.680
-------	----	-----	---	--------

### WITTE BANK

Z.419	13	40	1600	117.355
O.170	15	40	1500	105.640
O.122	14	25	1800	113.500
O.227	16	30	2200	140.060
Z.435	7	50	1500	116.860

### WEST

O.277	9	80	300	66.790
O.154	3	40	100	33.790
O.276	8	120	700	101.780
N.730	3	120	—	105.520
N.715	3	40	—	25.970
O.192	6	70	200	56.200
O.128	8	150	—	98.720
N.762	5	120	—	114.150

### KREEFTENPUT

Z.539	7	40	700	76.820
-------	---	----	-----	--------

## Woensdag 5 januari

### NOORDZEE

O.124	17	400	—	240.490
-------	----	-----	---	---------

### KANAAL

O.94	13	135	—	93.450
------	----	-----	---	--------

### WEST

O.135	3	40	200	33.780
O.77	2	40	—	15.810
O.349	3	110	—	57.550
O.806	3	50	—	37.550
O.142	3	50	—	28.450
N.763	9	300	200	232.900
O.196	3	35	—	26.170

### WITTE BANK

O.183	11	40	600	59.290
O.256	13	30	1300	104.520
O.235	15	70	1500	153.860
O.187	13	30	1000	93.870

### OOST

Z.530	10	90	1000	109.150
-------	----	----	------	---------

### SANDETTIE

O.153-127	2	8000	—	48.460
-----------	---	------	---	--------

## ALLEEN WAT HARING OP ZATERDAG

De zaterdagmarkt was zeer schaars bevoorrad aangezien er alleen wat vis van een haringvanger werd verkocht, samen met een 60-tal bennen haring. Deze haring kreeg tot 190 F per ben, terwijl voor de vis, vooral wijting eveneens een goede prijs betaald werd. Deze eerder kleine wijting werd inderdaad verkocht aan 290 F per ben. De vangst was veel te klein en werd een onrenderende opbrengst geboekt. Het ziet er dan ook naar uit dat de rest van de haringvloot eveneens de pijp aan Maarten zal geven en terug op vis zal gaan varen. Dit is inderdaad een wijze beslissing indien men niet het weinige profijt wil verspeelen dat in hte begin van het seizoen werd gemaakt.

## DRUKKE DINSDAGMARKT

Een 30-tal schepen op de eerste verkoopdag van 1961. Dit was alleszins een drukke inzet waarbij toch goede prijzen werden betaald. Zoals steeds waren er toch weer een paar uitzonderingen waarbij haaien en IJslandse wijting moeten gerekend worden. Deze vissoorten werden aan opvangpeil gekocht en moesten zelfs herhaaldelijk worden opgevangen. De aanvoer van deze soorten was blijkbaar te groot en de handel wist er geen weg mee. Voor de andere vis werd een zeer goede prijs betaald, waarbij bijzonder tongen zeer duur bleven en zelfs nog duurder waren dan verleden week. Het moet zijn dat in het buitenland de aanvoer zeer gering was en dat Nederland in de eindejaarsperiode veel minder uitvoert dan onze eigen vloot. In elk geval hebben onze mensen die met de feestdagen in zee waren een goede Nieuwjaar op de markt gekregen.

Verschillende opbrengsten waren renderend en dit ondanks het feit dat er verschillende vangsten aan de kleine kant waren. Vooral de Witte Bankers losten kleine hoeveelheden en toch waren het bijzonder deze schepen die mooie uitslagen bereikten.

Voor tong werd dinsdag inderdaad tot 68 F per kg betaald, prijs die reeds lang niet meer bereikt werd. Minder goed was het voor de IJslanders en voor de grotere schepen die op Noop Haed of aan de Minschez hun geluk gingen beproeven. Deze schepen losten inderdaad te veel dezelfde soorten, soorten die dan nog eerder weinig kommercieel zijn. Toch zou er met haaien heel wat kunnen begonnen worden want dit is zeker een lekkere vissoort.

## RENDERENDE WEST-OPBRENGSTEN

Voor de westschepen was het alleszins een goede jaarinzet. Deze schepen losten inderdaad omvangrijke en goed gevarieerde vangsten die aan hoge prijzen werden verkocht. Zo kregen roggen tot 750 F per ben, kabeljauw tot even boven de 1.000 F per ben, tongen tot rond de 65 F per kg en wijting van 350 naar 420 F per ben. Waar de omvang van de vangsten evenmin te versmaden was zal het niemand verwonderen dat opbrengsten werden geboekt gaande van 25.970 F voor de N.715 naar 105.520 F voor de N.730.

Ook de Kanaalvisser die een redelijke vangst wisten te lossen, brachten het er goed af. Kanaalvissoorten die de laatste weken werkelijk zeer schaars waren noteerden goede prijzen zodat deze schepen slotslotte uitslagen boekten gaande van 83.610 F naar 181.200 F dit voor de Z.405 en de Z.543.

## ZEER DURE TONGEN

Tongen waren dinsdag eerder schaars en dit moet niet alleen op de Oostendse markt het geval geweest zijn. Inderdaad, het is al een hele tijd geleden sedert nog zulke prijzen werden genoteerd. De kleine tongen kregen meer dan 50 F

terwijl de middensorteringen tot 68 F noteerden. Niettegenstaande de vangsten nogal klein waren konden de Witte Bankers toch het jaar 1961 met een bevredigende reis inzetten. Ook de tarbot was duur terwijl platvis een renderende prijs bekam, platen uitzonderd. Deze laatste soort is nogal mager en is dan ook niet zo heel veel waard. Hier werden uitslagen bereikt gaande van 105.640 F voor de O.170 naar 140.060 F voor de O.227.

## KLEINERE VANGSTEN VAN IJSLAND

De 5 schepen die van IJsland kwamen verkopen, brachten samen zowat 3.400 bennen vis op de markt. De prijzen voor de meeste van deze vissoorten waren zeer goed en alleen wijting maakte hierop een uitzondering. Deze wijting kreeg inderdaad een opvangprijs en een groot deel er van moest worden opgevangen. De opbrengsten waren echter dank zij de goede prijzen betaald voor kabeljauw, schelvis, klipvis, leng en

koolvis nog wel bevredigend en schommelden van 233.630 F voor de O.236 naar 620.210 F voor de O.294. Voor de vangst van dit laatste schip werd een flink gemiddelde betaald, gemiddelde dat zo hoog opliep door het feit dat er maar een kleine hoeveelheid wijting onder de vangst was.

## NOG TWEE HARINGKOPPELS

De meeste haringsschepen hebben de haringvisserij voor dit seizoen stuitgelegd en gaan terug op vis varen. Hierdoor zal binnen een paar weken de visaanvoer weer aanzien groter worden, op voorwaarde natuurlijk dat er niet te veel schepen in Engeland gaan verkopen, zoals de laatste weken nogal veel het geval was. Dat de meeste schepen over there niet slecht hebben gevaren, bewijzen de uitslagen. Ondertussen kregen de vaartuigen die in de thuishaven hun vangst verkochten eveneens een flinke prijs en konden aldus door bijna alle schepen renderende reizen geboekt worden.

## AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

ZATERDAG, 31 DECEMBER 1960

Z.450	1	20	3	4.640
Z.25	5	500	30	44.840
Z.56	1	80	10	9.010
Z.442	1	10	2	8.890
Z.22	1	50	10	8.580
Z.438	1	50	10	9.030
Z.548	3	150	20	29.750
Z.63	2	50	8	6.770
Z.560	3	150	15	27.410
Z.555	2	50	10	13.630
Z.764	2	50	10	10.630
Z.817	1	50	8	8.620
Z.501	1	70	8	10.410
Z.524	1	50	8	7.660
Z.478	1	50	8	9.630
Z.785	3	100	10	15.100
Z.508	2	100	15	14.870
Z.264	1	50	8	9.040
Z.506	1	70	10	13.110
Z.467	2	50	20	23.000
Z.251	1	60	8	8.070
Z.561	4	150	30	27.950
Z.802	1	—	—	5.890
Z.240	1	50	10	12.360
Z.60	1	50	10	14.500
Z.406	1	—	—	2.330
Z.751	1	—	—	3.350
Z.493	1	—	—	3.250
Z.733	1	—	—	6.960
Z.104	1	—	—	9.170
Z.481	1	—	—	9.170
Z.475	1	—	—	5.890

DINSDAG, 3 JANUARI 1961

Z.512	1	50	10	8.290
Z.444	8	500	40	48.090
Z.540	10	300	90	64.500
Z.449	7	500	40	51.390
Z.495	7	350	70	81.550
Z.422	7	400	40	37.740
Z.274	8	500	40	54.240
Z.516	7	500	40	60.380
Z.199	8	600	50	76.940
Z.551	5	100	40	32.500
Z.457	8	500	50	42.840
Z.526	4	150	25	37.610
Z.460	2	150	25	17.820
Z.517	2	50	20	37.170
Z.149	7	400	100	78.490
Z.445	7	250	75	59.080
Z.470	7	350	80	46.280
Z.472	3	150	30	32.390
Z.514	6	500	30	41.050
Z.477	1	—	—	1.710
Z.481	1	—	—	6.370
Z.104	1	—	—	6.380
Z.802	1	—	—	6.670

Z.475 1 6.680

WOENSDAG, 4 JANUARI 1961

Z.47	1	50	10	6.720
Z.233	1	50	10	9.500
Z.499	1	50	10	6.320
Z.428	6	700	60	72.520
Z.201	5	100	50	41.690
Z.449	7	400	80	70.850
ZZ.454	3	100	25	21.520
Z.420	5	150	40	27.960
Z.409	4	200	25	31.190
Z.777	10	500	80	66.290
Z.458	8	600	80	80.870
Z.504	9	600	120	105.380
Z541	5	250	70	50.790
Z.470	4	150	40	45.870
Z.515	4	100	40	44.110
Z.30	6	200	70	56.390
Z.430	4	200	45	43.970
Z.408	5	300	60	57.450
Z.471	8	700	80	82.350
Z.457	10	800	120	110.270

DONDERDAG, 5 JANUARI 1961

Z.485	1	50	8	6.850
Z.24	1	35	5	16.100

## VERWACHTINGEN

Maandag 9 januari

IJsland : O.331 282 O.242  
Kanaal : Z.546  
Witte Bank : Z.412 Z.745 Z.529  
Z.290 Z.421 Z.222  
Noordzee : Z.459  
IJsland : O.31 O.80 O.269  
Witte Bank : O.218 Z.549

Dinsdag 10 januari

West : O.249 O.806 O.77  
Kanaal : O.69

Woensdag 11 januari

IJsland : O.250  
Witte Bank : Z.542  
West : O.196 327 O.346  
Noordzee : Z.425  
Kanaal : O.249  
Kreeftenput : O.510

# De sprotaanvoer deze week

## OOSTENDE

Maandag 19 december			
O.31-36	100	6,—	600
O.234-91	63	6,98	440
O.7-40	45	6,89	310
O.20-260	174	6,38	1.110
O.10-84	50	6,40	320
O.32-111	154	6,50	1.002
O.177-628	314	6,80	2.136
Dinsdag 20 december			
O.628-177	230	5,10	1.174
O.91-234	400	5,—	2.000
O.31-36	200	5,20	1.040
O.9-126	100	5,80	580
O.5-796	520	5,50	2.860
O.49-490	200	5,50	1.100
O.4-70	290	5,60	1.624
O.614-114	320	5,70	1.824
O.10-84	350	5,90	2.066
O.144-616	200	5,70	1.140
O.45-46	100	5,60	560
O.261-743	270	5,60	1.512
Woensdag 21 december			
O.177-614	280	6,—	1.680
O.49-490	400	5,30	2.120
O.5-796	650	5,30	3.446
O.10-84	480	6,—	2.880
O.96-759	420	5,50	2.310
O.31-36	1000	5,80	5.800
O.91-234	1600	6,—	9.600
O.19-221	320	6,20	1.984
O.177-628	630	6,—	3.780
O.743-261	380	5,60	2.128
O.4-70	950	5,70	5.416

## Donderdag 23 december

O.91-234	670	4,90	3.284
O.221-19	220	5,30	1.166
O.96-759	310	5,50	1.706
O.5-796	250	5,60	1.400
O.49-490	300	5,50	1.650
O.4-70	250	5,60	1.400
O.177-628	280	5,90	1.652
O.9-126	120	5,60	672
O.20-260	300	5,70	1.710
O.614-177	300	5,70	1.710
O.31-36	400	5,70	2.280
O.743-261	200	5,50	1.100
O.46-46	110	5,70	628
O.10-84	550	5,70	3.136

## Woensdag 28 december

O.10-84	350	6,30	2.206
O.177-628	1350	7,90	10.666
O.9-126	200	8,00	1.600
O.96-759	240	8,20	1.968
O.45-46	550	8,70	4.786
O.49-490	1480	9,20	13.616
O.261-743	100	8,60	860

## Vrijdag 29 december

O.261-743	450	7,—	3.150
O.49-290	490	6,60	3.234
O.5-796	350	5,50	1.926
O.91-234	626	6,70	4.194
O.20-260	830	6,70	5.562
O.19-221	550	6,50	3.576
O.4-70	650	6,30	4.096
O.614-117	650	6,00	3.900
O.10-84	900	6,00	5.400
O.31-36	1000	5,90	5.900
O.32-121	600	6,10	3.660
O.17-628	1150	6,10	7.016

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	3-1-1961
Grote schelvis	18,40-24,60
Middelmatige schelvis	14,40-21,40
Kleine schelvis	4,20-13,80
Kabeljauw	11,80-18,20
Gullen	7,40-13,40
Wijting	5,— 8,60
Schaat	7,20-17,40
Zeebaars	5,40-14,—
Leng	8,20-16,—
Schartong	6,— 8,—
Heilbot	24,80-48,—
Koolvis	6,40- 9,80
Hondstong	4,60-10,—
Zeewolf	8,80-12,—
Platen	.....

## MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	29-12	30-12	3-1	4-1
Grote tong — Grosse sole	55-56	68-69	43-41	50
Bloktong — Sole moyenne	55-56	68-69	64-70	70
Fruittong — Sole 3/4	60-62	68-69	64-70	70
Schone kleine tong — Petite sole	60-62	68-69	65-63	64
Kleine tong — Toute petite sole	41-42	68-69	45-42	44
Grote tarbot — Turbot gros	57-58	.....	54-50	52
Middelm tarbot — Turbot moyen	43-44	52-53	35-40	44
Varia — Divers	30-32	.....	35	35
Griet — Barbue	24-29	31-32	22-27	22
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	6-12	.....	12	8
Middelm. pladijs — Plie moyenne	13-15	.....	17	18
Kleine pladijs — Petite plie	12-14	.....	14	12
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	25-27	.....	22	22
Gul — Petit cabillaud	12-20	6-15	12-10	8-16
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	9-10	.....	20	11-14
Tilten	9-10	.....	14	12
Scherpstaarten	9-10	.....	11-12	12-10
Halve man	9-10	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	6-7	5-6	9-7	6
Kleine wijting — Petit merlan	4-5	5-6	3-6	3-4
Bot — Flet	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	15-16	.....	12-15	14-11
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	10-12	9
Robaard — Grondin rouge	20-21	.....	20	20
Knorhaan — Grondin	.....	.....	.....	12

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

## VISAANVOER TE OOSTENDE

3-1	29	434.970	4.531.549
4-1	14	76.550	1.335.300
Tot.	—	511.520	5.866.849

## SPROTAANVOER TE OOSTENDE

23-12	28	4.160	23.494	.....	.....
28-12	14	4.170	35.702	6,30	9,20
29-12	24	8.476	51.664	5,50	7,—

## VISAANVOER TE NIEUWPOORT

29-12	2	3.473	44.539
30-12	1	236	3.042
3-1	11	26.964	308.140
4-1	7	22.414	259.929

## GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

30-12	4	77	6.554	80,—	89,—	85,11
31-12	4	86	6.126	65,—	83,—	71,23
3-1	1	16	912	57,—	57,—	57,—

## SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

29-1	4	919	6.337
30-12	4	113	755

## HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

29-12	4	698	5.799
30-12	2	56	448

## VISAANVOER ZEEBRUGGE

1-1	35	27.000	226.660
29-12	10	11.600	407.470
3-1	24	61.550	981.600
4-1	20	65.600	1.031.920

## GARNAALANVOER ZEEBRUGGE

29-12	2	134	10.623	68,—	88,—	.....
30-12	3	230	15.972	67,—	71,—	.....
31-12	4	538	32.730	56,—	65,—	.....

## GENT

VAN 24 TOT 30 DECEMBER 1960

3/4 grote tongen 80-90; v/kleine tongen 75; kleine tongen 54; grote tarbot 88-100; midd. tarbot 70; middelmatige griet 75; kleine griet 40; grote iek 30-35; iek 3e slag 26; middelmatige schelvis 50; rog 46-60; kabeljauw 42-52-65; gullen 24; hoze-mondhamme 44-54; wijting 14-20; steenschol 44-55; rode knorhaan 44; repen zeebaars 48-54; ijle haring 20-22; haringshaai 32-90; koolvis 36; sprot 18; verse garnalen 70-90 F per kg.

## BRUSSEL

VAN 24 TOT 30 DECEMBER 1960

3/4 tongen 90-100; v/kleine tongen 80; kleine tongen 60; grote tarbot 120; midd. tarbot 85; kleine tarbot 54; kleine griet 52; grote iek 30-38; kleine iek 28; midd. schelvis 60-75; vlerken rog 60-72; kabeljauw 55-70; repen gullen 52-60; hoze-mondhamme 55-65; wijting 24-30; rode knorhaan 52; repen zeebaars 60-72; ijle haring 24-28; heilbot 95; steur 40; vrese garnalen 80-100 F per kg.

Voor Nieuwbouw en  
Herstellingen van schepen

N.V.

**Beliard-Crighton & Co**

2189V

## GROTE BEDRIJVIGHEID OP DE DUITSE REDERIJ «NORDSEE»

De «Nordsee», de Duitse diepzee-rederij uit Bremerhaven beschikte op het einde van het jaar 1959 over een vloot van 60 eenheden welke een totale bruto-tonnage van 31.702 ton vertegenwoordigen. Van deze 60 vaartuigen werden er 43 door de rederij uitgebaat, terwijl er 5 uitgeleend werden en de overige 12 in onder-eksplotatie geplaatst werden. De rederij «Nordsee» kan prat gaan op het feit dat zijn vloot 27 % vertegenwoordigt van de jaarlijkse produktie van West-Duitsland.

De vloot heeft in 1959 voor een totaal van 141.700 ton vis aangevoerd wat neerkomt op 33 % van de totale aanvoer welke door overige eenheden van de Duitse vloot werd binnengebracht, terwijl in de verschillende Duitse vissershavens, die 430.500 ton bedraagt. De vaartuigen van de «Nordsee» hebben 88.400 ton verse vis aan de wal gebracht, en 50.200 ton haring in de loop van 1959.

In de loop van 1959 werden drie eenheden van de «Nordsee» vloot uit vaart genomen terwijl daartegenover één nieuw vaartuig in de vaart werd gebracht, terwijl in de loop van februari een tweede vaartuig in lijn werd gebracht, gevolgd door een derde in maart. Er zijn nog 7 nieuwe vaartuigen in bestelling, waarvan vier eenheden de visserij langs achter zullen bedienen.

De industriële ondernemingen welke afhagen van de «Nordsee» n.l. de «Seadler» uit Cuxhaven, Heinrich Baumgarten Fischindustrie G.m.b.H. van 13 % voor wat de waarde betreft en 7 % betreffende de kwantiteit.

De industrie heeft echter verder nadeel ondervonden door het grote gebrek aan werklieden, ondanks vele vreemden en buitenlanders zich hebben aangeboden. De produktie van de vismeel heeft een verhoging gekend wat echter niet het geval was voor de opbrengsten welke fel geleden hebben onder de gevoelige daling der prijzen.

Wat nu de groot- en kleinhandel betreft kan gezegd worden dat de activiteiten in 1959 gevoelig neergedrukt werden door de abnormale warme zomer welke wij in 1959 gekend hebben. De produktie is ongeveer gelijk gebleven met deze van 1958 maar er werd een stijging naar waarde van 7 % geno-

teerd. Het bijhuis van «Nordsee» voor de groothandel, n.l. de «Deutsche See» Fischhandelsgesellschaft uit Bremerhaven heeft zijn distributieketen uitgebreid en beschikt thans over 24 onderverdelingen die allen uitgerust zijn met de meest moderne installaties voor verwerking en verdeling van de vis. Hieruit kan de gevolgtrekking getrokken worden dat het visverbruik in West-Duitsland voortdurend toeneemt.

Ook de modernisatie voor de handel in detail werd verder gezet. Deze tak van de zeer uitgebreide handelsmaatschappij beschikte in 1959 over 343 viswinkels in West-Duitsland en West-Berlijn. De invoermaatschappij van de «Nordsee» haring, n.l. de Heringhandelsgesellschaft uit Hamburg heeft eveneens zijn zakencijfer met 63 % opgevoerd in vergelijking met 1958. — B.

### PROPAGANDA VOOR VISVERBRUIK TE GENT

De propaganda voor visverbruik van de afdeling Gent heeft voor de maand januari 1961 het volgende programma samengesteld:

6 januari — Normaal te Sint Amandsberg. Praktijk lessen over konserveren.

8 januari — Kino. Propaganda Gent.

10 januari — Gemeentelijke Meisjesschool te St Amandsberg. Theorie viskonserveren en praktijk lessen over konserveren Globus, Proba, enz....

11 januari — Meisjesschool Brugse Poort — 4e graad — praktijk lessen over vis.

16 januari — Reis met leden VTB en VAB naar Nederland met autocars. Bezoek aan oesterkwekerijen Tholen.

17 januari — Gemeentelijke Meisjesschool te St Amandsberg met viskonserveren Globus.

18 januari — School Bevrijdingsdreef — Gent — 8ste studiejaar. Praktijk- en theorielessen over de visbereiding.

25 januari — Publieke voordracht te St Amandsberg door het gemeentebestuur met gerookte produkten Parlevliet.

31 januari — Propaganda-avond te Gent.

## Zij hadden pech...

### SCHADE AAN O.348 DOOR O.281

In de haven van Grimsby kwam het tot een aanvaring tussen de O.348, van de reders Gonzales en Debusschere, en de O.281 van reder A. Viaene. Hierdoor liep het eerstgenoemde vaartuig schade op aan de verschansing. — B.

### SCHADE AAN O.112 DOOR O.316

Bij het verhalen in de vissershavens van Oostende, kwam het tot een aanvaring. Hierbij waren betrokken de O.112, van reder Vanhove-Popieul en de O.316 van de rederij «Zeehandel». De O.112 liep hierbij schade op aan de reling. — B.

### OPSLEPING VAN Z.452 DOOR Z.549

Terwijl de Z.452, van reder Romain Falley naar de visserijgronden liep, kreeg het vaartuig plots

een hevige klop op het achterschip. Er werd verondersteld dat met de schroef op een onderwater bevindend voorwerp gestoten werd. De motor werd stilgelegd daar deze abnormaal werkte.

Bij nader toezicht werd vastgesteld dat 4 tandwielen gebroken waren van de mazoutpomp. De sleep-hulp werd ingeroepen van de Z.549 die de opsleping zonder verdere moeilijkheden volbracht. — B.

### OPSLEPING VAN N.741 DOOR N.701

Terwijl de N.741 van reders Henri Desaever en Nestor, aan de korrel lag, werd vastgesteld dat de motor onregelmatig klopte. Verder bleek alles normaal. Voor alle zekerheid werd echter besloten de netten te winden waarop een onderzoek werd ingesteld. Hieruit is gebleken dat de piston van de karter gebroken was. Via de radio werd sleep-hulp ingeroepen van de N.701, die opsleping aanvaardde en het defekte vaartuig veilig de haven van Nieuwpoort binnenbracht. — B.

## VERBETERING VAN DE AMERIKAANSE VISSERIJ-INDUSTRIE

Daar waar bepaalde industriën op het huidige ogenblik een niet te ontkennen crisis doormaken, gaat het een der oudste industriën — de visserij — voor de wind en kent deze bedrijvigheid in de Verenigde Staten thans een nooit voorheen gekende bloei. De talrijke visverwerkende instellingen die alle vissoorten verkopen, van zalm tot garnalen, voorzien voor het afgelopen jaar zeer grote winsten en voegen er met een zekere fierheid aan toe dat de toekomst met een gerust hart kan tegemoet gezien worden. Voor deze gunstige toestanden kunnen verscheidene factoren opgegeven worden die hebben bijgedragen tot een volledige ommekeer in de visserijmiddens.

Een eerste reden is wel dat de stocks van ingevroren vis die in het begin van het afgelopen jaar zeer groot waren, werden thans gevoelig verminderd terwijl ook de prijzen sterk zijn gedaald en stabiel zijn geworden. Van een andere zijde heeft de produktiviteit zich merkbaar verbeterd. Dit wordt gestaafd door de tonijnvangers uit Californië die hun vangsten bij middel van levende lokaas vangen hebben door nylonnetten.

Het is een uitgemaakte zaak dat vaartuigen die met dergelijke middelen uitgerust zijn, gemakkelijk vangsten van 150 à 160 ton tonijn kunnen aanvoeren op een reis van 30 dagen terwijl de vroegere klippers die met de lijn visten een gemiddelde produceerden die begre-

pen lag tussen 100 tot 125 ton vis voor een reis van 70 dagen.

De rederij Booth-Fisheries heeft een bestelling van drie eenheden gedaan bij een Nederlands scheepsbouwbedrijf. Deze vaartuigen zullen een capaciteit hebben van een goede 3.000 ton per jaar.

De grootste verbetering die echter tot stand werd gebracht is wel de combinatie welke gemaakt werd tussen de visinvoer en de aanvoer van de vangsten door de Amerikaanse vissers. — B.

### BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ - ALMANAK 1961

De Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1961 is zopas verschenen. Dit voor alle vissersvaartuigen onmisbaar werk is te verkrijgen in de burelen van «Het Nieuwsblad van de Kust», St Jorisstraat 18, Oostende, of door storting van 200 F + 10 F verzendingskosten, op postchecknummer 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende, of «Het Visserijblad», Oostende (zelfde nummer) en in NOORDZEE BOEKHANDEL, Vindictive-laan 22, Oostende.

# Brief uit Yerseke

Yerseke nr 825

1-1-1961

## Hoe het afliep

Vorige week stelden we de vraag «Wat brengen de Kerstdagen?». Nu zijn beide feesten Kerstdag en Nieuwjaar voorbij en kan mits men over de nodige gegevens beschikt een balans opmaken, zij het een voorlopige. Hoewel de afname niet was zoals werd verwacht en nog meer gehoopt. Toch viel gezien de uiterst ongunstige omstandigheden een en ander niet al te zeer tegen. Wat niet wil zeggen dat sommige verzenders geen grote verschillen in hun afzet te verdragen kregen.

Vooraf die firma's, gewoon aan de grote warenhuizen te leveren, ondervonden veel nadeel van de staking, wijl die huizen meest allemaal gesloten waren. Maar als ge-

zegd over het algemeen viel het niet te hard tegen.

Want tegen de verminderde vraag uit België stond een grotere vraag uit Duitsland wat als een zekere compensatie kan worden beschouwd. Kan worden beschouwd zeggen we met opzet want indien in België niets had voorgedaan en dus de vraag groter zou Duitsland daarom niet minder hebben genomen. Dus...

Een andere zaak is nog dat in de voorgaande maanden reeds heel wat meer oesters weg gingen dan vorig jaar maar een eenmaal bekomen voorsprong ziet men niet gaarne teloorgaan. Enfin, gedane zaken nemen geen keer en vooruit is de weg. Er zit niets anders op dan weer met nieuwe moed 1961 aan te vatten en als het kan met hetzelfde élan te voleindigen. Ook in dit opzicht wensen we allen alles wat nodig is.

De mosselaanvoer bedroeg in 1960 meer dan in 1959. Hierbij komt als gunstige faktor dat 50.000 ton buitenlandse mosselen meer werden ingevoerd dan vorig jaar. Wel was de verzending 10.000 ton minder dan vorig jaar. Wat (zoals in het desbetreffende te lezen staat) «waarschijnlijk een gevolg is van het feit dat dit jaar later werd begonnen».

Zoals we reeds eerder schreven was dat uitstel van drie weken totaál overbodig omdat er genoeg goede mossels voorhanden waren, al lagen die dan ook niet in Zee-land (zoals sommigen uit de Advies Kommissie hadden gewild). Een gevoelige maar dure les. Een fout maken kan voorvallen maar ze te herhalen of in te volharden is misdadig. We hebben dan ook wel enige hoop dat aanstaande seizoen zo spoedig mogelijk zal worden ingezet. Hiermee is zo ongeveer in grove trekken althans het afgelopen jaar geschetst. Nog meer dingen verdienen wel de aandacht maar dat komt wellicht later wel aan de beurt.

Iets van andere aard maar toch wel (mogelijk ter waarschuwing

van andere sprotvissers) het vermelden waard is dat op tweede Kerstdag enige Belgische sprotvissers reeds vroeg met een gehuurde boot de brede Ooster-Schelde opvoeren. Een paar uur later werden ze overvallen door een stormachtige wind en kwamen daardoor in een benarde positie. Maar geen nood! Aan de wal was reeds lang verwacht wat ging gebeuren en toen het te eng dreigde te worden voerde YE.40 met de gebroeders Nieuwenhuizen aan boord uit en bracht de hengelaars in veilige haven. Met de schrik en een beetje nat van overslaand water werd dit geval betaald.

## MARKT IJMUIDEN

VAN 24 TOT 29 DECEMBER

### Aanvoeren en besommingen

DONDERDAG : 8.750 kisten, waarbij 700 tong, 600 schol, 5.000 verse haring, 600 makreel, 575 schelvis, 300 kabeljauw en gul en 350 koolvis. Besommingen : HD.108 8.400, KW.4 3.400, KW.49 6.400, HD.79 4.400, KW.144 13.900, KW.101 10.200.

VRIJDAG : 4.000 kisten vis, waarbij 1.000 tong, 900 schol, 850 haring, 300 makreel, 200 schelvis, 500 wijting, 175 kabeljauw en gul en 5 koolvis. Besommingen IJ.14.34 9.100, KW.74 7.400.

ZATERDAG : 3.200 kisten vis, waarbij 650 tong, 425 schol, 875 haring, 325 makreel, 375 schelvis, 250 wijting, 125 kabeljauw en gul en 125 koolvis. Besommingen KW.122 13.900, RO.46 7.600, HD.87 10.000.

DINSDAG : 6.400 kisten vis, waarbij 1.000 tong, 950 schol, 750 verse haring, 750 makreel, 1.050 schelvis, 950 wijting, 450 kabeljauw en gul en 250 koolvis. Besommingen KW.121 11.900, KW.141 10.100, KW.171 11.700, KW.81 7.900, KW.176 9.500, KW.153 10.500, KW.123 7.900, KW.73 10.900.

WOENSDAG : 5.000 kisten vis, waarbij 300 tong, 200 schol, 1.750 haring, 650 makreel, 750 schelvis, 650 wijting, 250 kabeljauw en gul en 200 koolvis. Besommingen IJM.32 12.600, KW.82 10.300, VL.121 30.000, IJM.28 11.700, KW.135, 10.000, IJM.15 12.200.

### PUBLICITEIT

IN  
HET  
VISSERIJBLAD  
DOET  
UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN

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

	22-12-1960	23-12-1960	24-12-1960	27-12-1960	28-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,— 3,60	4,— 3,50	4,— 3,60	3,80- 3,60	4,— 3,70
3/4 tongen — 3/4 sole	3,80- 3,—	3,50- 3,—	3,60- 3,40	3,60- 3,40	4,— 3,60
Eloktongen — Sole moyenne	3,— 2,20	2,50- 2,—	3,— 2,40	3,20- 2,80	3,40- 3,—
Voorkeinge — Petite	3,— 2,20	2,50- 2,—	3,— 2,60	3,— 2,60	3,40- 3,—
Kleine — Toute petite	1,40- 1,20	1,60- 1,20	1,60- 1,40	1,60- 1,40	2,40- 1,50
Tarbot groot — Turbot, gros	3,80- 2,60	3,50- 2,50	3,40- 2,40	3,20- 2,80	3,80- 3,40
Middel — Moyenne	82,— 80,—	110,— 80,—	130,— 88,—		
Kleine — Petite	68,— 30,—	62,— 32,—	92,— 30,—		
Griet — Barbue					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit					
Schol — Plie	24,— 18,—	29,— 22,—	32,— 25,—	30,— 24,—	36,— 32,—
Grote iek — Grosse	26,— 20,—	32,— 24,—	34,— 28,—	34,— 22,—	36,— 30,—
Kleine iek — Petite	28,— 30,—	38,— 24,—	40,— 34,—	42,— 36,—	48,— 44,—
Iek 3e slag — 3e sorte	44,— 30,—	36,— 20,—	48,— 36,—	46,— 36,—	48,— 42,—
Platjes — Toute petite	44,— 30,—	30,— 18,—	40,— 24,—	46,— 26,—	48,— 30,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	45,— 35,—	45,—	48,— 46,—	62,— 50,—	75,— 60,—
Middel — Moyen	45,— 30,—	48,— 44,—	48,— 36,—	56,— 42,—	68,— 44,—
Kleine — Petit	28,— 8,—	68,— 8,—	42,— 14,—	38,— 18,—	40,— 18,—
Heek, grote — Merlu, gros	76,—				
Middel — Moyen	82,— 32,—				
Kleine — Petit	14,—				
Rog — Raie					
Rode poon — Perlon					
Grauwe poon — Grondin	10,— 8,—	10,—	16,— 12,—		
Kabeljauw — Cabillaud	112,— 64,—	54,— 35,—	70,— 34,—	82,— 36,—	120,— 52,—
Gullen — Petit cabillaud	38,— 12,—	36,— 20,—	36,— 18,—	46,— 26,—	58,— 20,—
Hozemondhamme — Baudroie	140,— 120,—		130,—		
Wijting — Merlan	16,— 8,—	14,— 8,—	36,— 8,—	20,— 16,—	30,— 14,—
Schar — Limande	45,— 15,—	32,— 15,—	30,— 20,—		
Steenhol — Sole limande					
Zeehaai — Aiguillat	18,— 10,—	18,— 12,—	18,— 14,—		
Hondshaai — Roussette					
Arend (Pieterman) — Gr. vive	14,— 8,—	16,— 8,—	18,— 7,—	18,— 11,—	18,— 10,—
Makreel — Maquereau					
Horsmakreel — Saurel					
Rode knorhaan					
Keilrog — Raie radiée					
Zeekreeft — Langoustine					
Schaat — Flotte					
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.					
Lom — Brosme					
Kongeraal — Congre	22,— 30,—	30,—	34,— 30,—	36,— 30,—	34,— 32,—
Leng — Lingue	30,— 25,—				
Schartong — Cardine					
Volle haring — Hareng guai	14,— 10,—	14,— 11,—	18,— 11,—	22,— 14,—	24,— 61,—
IJle haring — Hareng guai					
Haringshaai — Latour					
Steenhol — Tacaud	4,20- 2,70		3,40		
Heilbot — Flétan	30,— 14,—	32,— 20,—	37,— 20,—	38,— 24,—	34,— 24,—
Koolvis — Colin					
Steur — Esturgeon					
Zeewolf — Loup de Mer	34,— 28,—	34,— 32,—	34,— 30,—	36,— 34,—	46,— 42,—
Pollak — Lieu jaune					
Zonnevis — St Pierre					

# 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

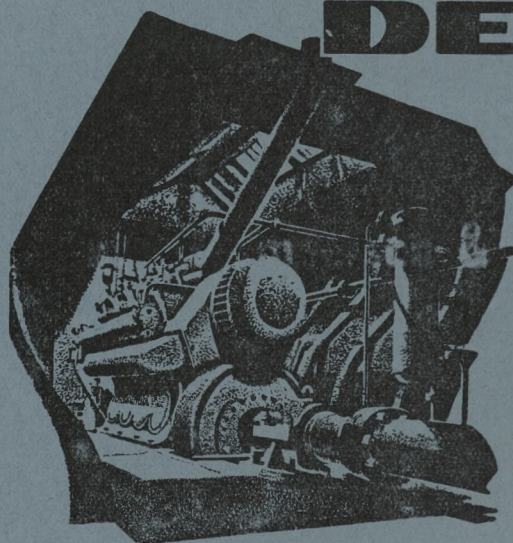
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



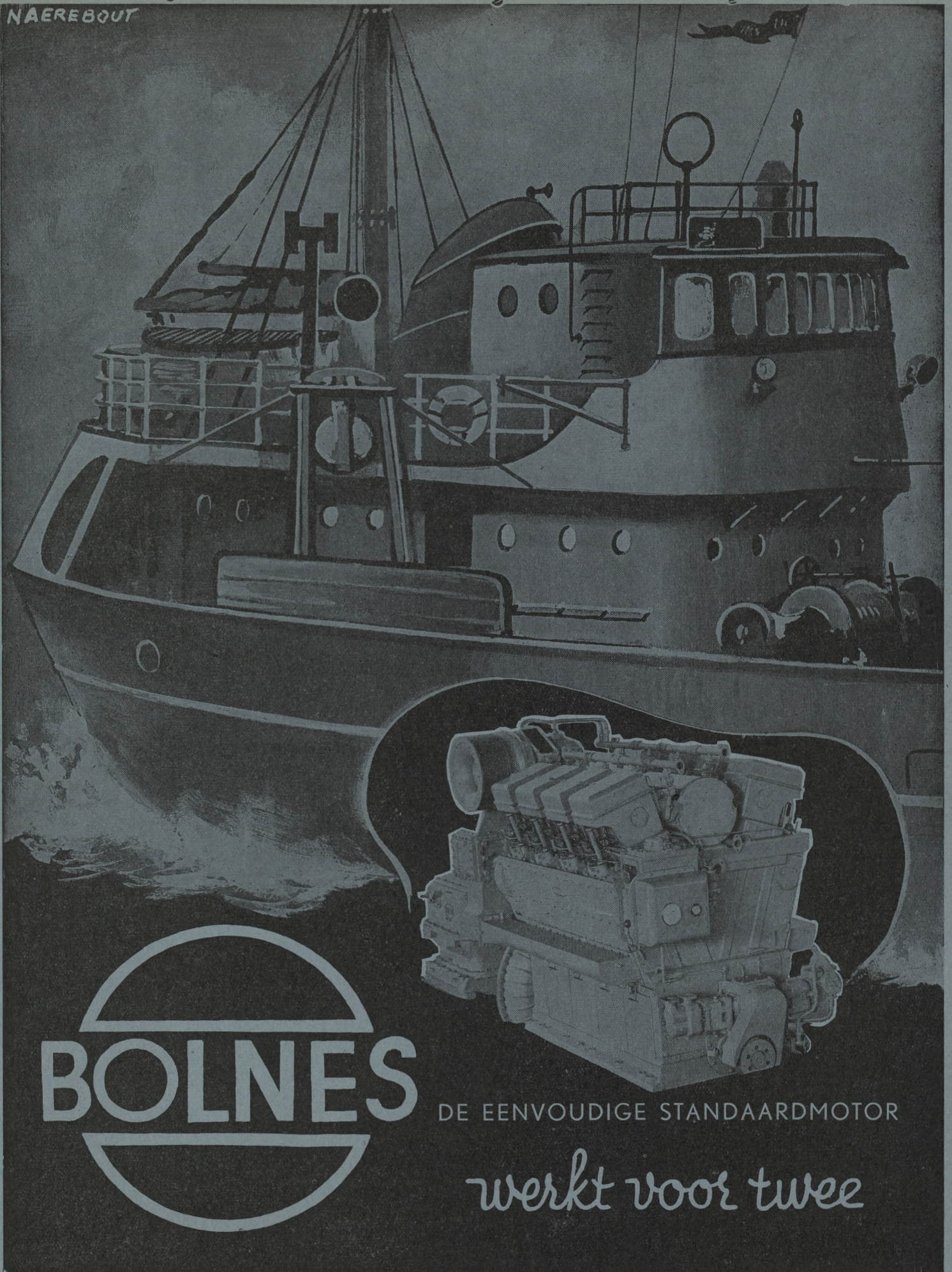
# DEUTZ

*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