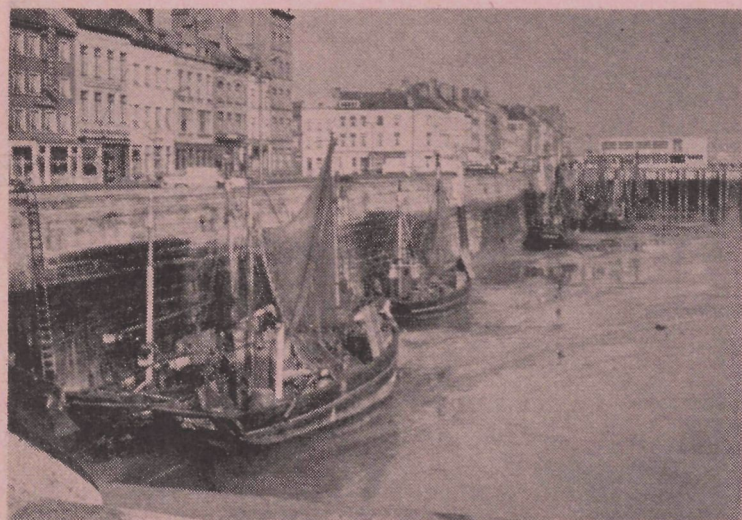


# HET

28e JAARGANG — Nr 44  
VRIJDAG 4 NOVEMBER 1960

PRIJS : 5 FRANK

# VISSERIJBLAD



Geeft dit beeld niet zowat de toestand weer van onze huidige visserij. Modderig en op een zeer laag peil.

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

## KLEINE AANKONDIGINGEN

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

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

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

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

### OVER TE NEMEN

#### VISWINKEL in volle bloei

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

2335V

### TE KOOP

#### BRONZEN SCHROEF

200 à 600 T. p.m. 550 P.K.

Z.w. R. Debont  
51, rue René Franck, Lillois  
2328V

★ 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.

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



FIRMA  
**R. Huysseune**  
ZEEBRUGGE

Export Import  
TELEFOON : Priv. 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

MAGAZIJN MET FRIGO,  
dienstig voor GARNAAL- en  
VISHANDEL, te huur ter vis-  
mijn Zeebrugge.  
Inlichtingen : Brandhoutkaai  
29-37, Brussel. Tel. 18.15.32.

2551V

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

### MOTOR MACK - DIESEL 130 PK - 2.000 T

met injectiepomp — starter — dynamo en compressor.

Enige prijs : 18.000 F

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

Schrijven bureel blad onder nummer 2329V

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,

is een mensenleven geld waard ?

Koop een

# ELLIOT-vlot

NIET  
de goedkoopste,  
maar :

DEGELIJKHEID  
ZEKERHEID  
KWALITEIT  
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Telefoon 729.51

ADVERTEERT  
IN HET VISSERIJBLAD,  
UW VAKBLAD !

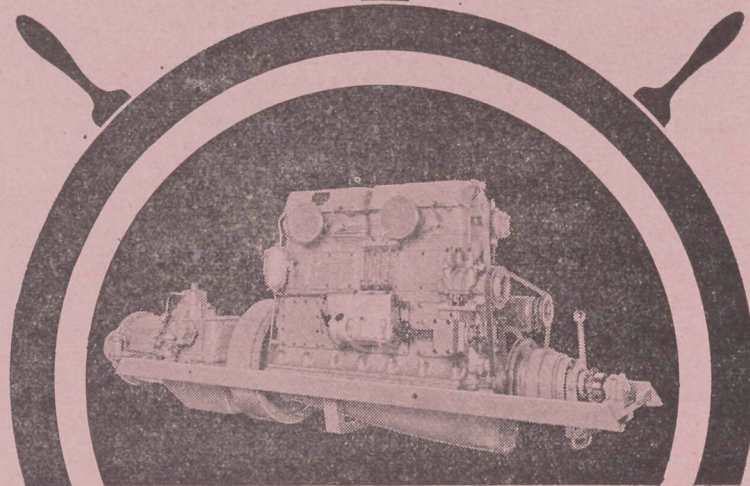
## DIESEL



# MERCEDES-BENZ

DIESEL

Scheeps- motoren  
spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



van 20 tot 3.000 PK.

Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

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

# Het

# VISSERIJBLAD

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

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

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

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

## SAMENSTELLING VAN DE VANGSTEN

Voor wat de samenstelling van de vangsten betreft komt kabeljauw en haring op de eerste plaats. Samen met de aanverwante vissoorten, vertegenwoordigen kabeljauw en haring voor West-Europa 3/4 van de totale voortbrengst en voor Noord-Amerika de helft.

### 1) KABELJAUW EN AANVERWANTE SOORTEN

De voortbrengst steeg in West-Europa tot 1956, waarna ze daalde.

West-Europa	1938	: 2.100.000 ton
	1956	: 2.900.000 ton
Gemiddelde	1954-'58	: 2.700.000 ton

(= 37.1 % v/d totale produktie)

Noord-Amerika	1938	: 600.000 ton
Gemiddeld	1954-'58	: 645.000 ton

(= 17 % v/d totale produktie)

In deze hoeveelheden vertegenwoordigt de aanvoer van kabeljauw alleen reeds 65 %.

Het Verenigd Koninkrijk neemt voor deze groep de eerste plaats in, met ongeveer 27 % van de totale vangst in West-Europa. Verder is Noorwegen en IJsland van belang, met respectievelijk 19 en 12 % van de totale produktie in West-Europa. Verder is Spanje, Portugal en West-Duisland van belang.

### 2) HARING EN GELIJKAARDIGE SOORTEN

Voortbrengst van deze groep in West-Europa :

	1938	: 2.000.000 ton
	1954	: 3.000.000 ton
	1958	: 2.200.000 ton
Gemidd.	1954-1958	: 2.600.000 ton

Het gemiddelde van 1954-'58 vertegenwoordigt 36,2 % van de totale voortbrengst der West-Europese landen.

In deze groep heeft de haring voor West-Europa het grootste aandeel, nl. 80 %. Sardien vertegenwoordigt 10 t.h., terwijl de Ansjovis en de sprot het grootste deel van de rest vertegenwoordigen.

Voor Noord-Amerika stelt de toestand zich anders :

Menhaden	: 60 %
Haring	: 30 %

Sardien en Ansjovis : grootste deel van de rest.

Het is voornamelijk Noorwegen welke de grootste voortbrenger is van haring en aanverwante soorten, nl. 1.100.000 ton (gemidd. '54-'58), wat gelijk staat met 42 % van de West-Europese voortbrengst van deze groep. Verder valt Duitsland en Denemarken te noteren met respectievelijk 290.000 ton (11 procent) en 215.000 ton (8 procent). Spanje, Verenigd Koninkrijk, Nederland, Zweden en Portugal zijn in dit opzicht eveneens van belang, daar de produktie in deze landen de 100.000 overschrijdt.

### ANDERE SOORTEN

#### A. MAKREEL, TONIJS, ENZ. :

	1938	Gemidd. '47-'51	Gemidd. '54-'58	% t.o.v. tot. produktie
West-Europa :	120.000 T.	157.000 T.	217.000 T.	2 à 3 %
N.-Amerika :	143.000 T.	208.000 T.	178.000 T.	5 à 6 %

Voor West-Europa zijn Frankrijk, Spanje en Turkije de voornaamste voortbrengers.

#### B. HEILBOT, SCHOL, BOT, ENZ.

De gemiddelde voortbrengst van West-Europa gedurende de periode 1954-1958 bedroeg 195.000 T. wat gelijk staat met 7 % van de totale produktie. Meer dan de helft van deze vissoorten wordt gevangen door het Verenigd Koninkrijk en Denemarken met respectievelijk 64.000 ton en 45.000 ton als gemiddelde voortbrengst voor de periode 1954-'58. Andere voornamelijk voortbrengers zijn Nederland (23.000 ton), Frankrijk en België (13.000 ton) en Noorwegen (11.000 ton).

In Noord-Amerika zijn deze vangsten gestadig gestegen en bereikten in 1958 het rekord met een totale aanvoer van 144.000 ton, wat ongeveer het dubbele is van de hoeveelheid in 1938.

#### C. ZALM EN AANVERWANTE SOORTEN :

Van bijkomstig belang voor West-Europese landen. Ze nemen in Noord-Amerika een voornamelijk plaats in.

#### D. ROGSOORTEN, HAAISOORTEN, ENZ.

Deze soorten vertegenwoordigen 2 à 3 % van de totale voortbrengst in West-Europa en ongeveer 1 % van de voortbrengst in Noord-Amerika.

Voornamelijk Noorwegen (42.000 ton) en het Verenigd Koninkrijk met 32.000 ton, zijn in dit verband van belang.

E. ANDERE VANGSTEN, zoals zeeduivel, honsmakreel en een groep van diverse soorten zijn in belang gestegen sedert de 2de wereldoorlog. In West-Europa vertegenwoordigt de aanvoer hiervan 13 % van de totale voortbrengst. In Noord-Amerika 7 %. Voornamelijk Duitsland en IJsland zijn van belang voor de aanvoer van zeeduivel, en Spanje en Portugal voor de aanvoer van honsmakreel.

#### F. SCHAAL EN WEEKDIEREN :

	1938	Gemiddelde 1954-1958	% t.o.v. de totale produktie
West-Europa :	335.000 T.	350.000 T.	4,70 %
N.-Amerika :	575.000 T.	881.000 T.	23,40 %

Voor Nederland, Spanje, Frankrijk, Italië en Duitsland neemt de aanvoer van schaal en weekdieren een voornamelijk plaats in. Ze voeren tesamen 75 % van de totale voortbrengst van schaal en weekdieren aan.

#### G. ZOETWATERVIS

In West-Europa bedraagt de totale vangst ongeveer 40 à 50.000 ton wat gelijk staat met ongeveer 1 % van de totale voortbrengst inzake visserij. In Noord-Amerika bedroeg het gemiddelde van '54-'58 : 166.000 ton of 3 % van de totale voortbrengst.

In onderstaande tabel wordt het procentueel belang per groep afgewogen voor wat de kwantiteit en waarde betreft. De oorzaken van verschil zijn dezelfde als deze welke hiervoor reeds aangehaald werden.

(Vervolg bladzijde 2)

# SAMENSTELLING VAN DE VANGSTEN

(Vervoig van bladzijde 1)

VISSOORTEN	PROCENTUEEL BELANG t.o.v. de totale hoeveelh.		PROCENTUEEL BELANG t.o.v. de totale hoeveelh.	
	West-Europa	Noord-Amerika	West-Europa	Noord-Amerika
haring en aanverwante soorten	36 %	34 %	21 %	9 %
kabeljauw en aanverwante soorten	37 %	17 %	35 %	6 %
platvis	3 %		8 %	
schaal- en weekdieren	2 %	6 %	5 %	24 %
zalm en aanverwante soorten		6 %		16 %

van de andere kleinere groepen ligt zowel in West-Europa als in Noord-Amerika de procentuele waarde hoger dan de procentuele aanvoer.

Volgende week zullen we verder uitwijden over de bezocht visgronden, de vloot en de scheepsbemanning.

## Bijgeloof bij de vlaamse visser

Vroeger weigerden de vissers op een vrijdag zee te kiezen. Er was zelfs een tijd dat ze ongaarne 's zondags op de dag des Heren, uitvoeren.

De vrijdag was alleszins een geresseerde dag bij de vissers. Zo mocht men hoegenaamd de bouw van een nieuwe sloep niet aanleggen op een vrijdag.

«Lach daarmee niet, vertelde een oude visser. In 1914 was ik te Hull. De Oostendse vissers waren immers allemaal naar Engeland gevlucht in het begin van de eerste wereldoorlog. Welnu, in februari van het jaar 1915 heb ik een nieuwe sloep zien bouwen op een vrijdag. De Engelsers spotten daarmee lichtzinnig. En het moeste van al, ze voeren ook op een vrijdag uit voor hun eerste reis: «We hebben de sloep nooit meer teruggezien». En de oude bonk sloeg een vluchtige kruis.

Wanneer een priester (of een non) eertijds voorbij een sloep stapte die reisvaardig lag, werden de zeilen dadelijk neergelegd en de reis tot de volgende dag uitgesteld.

De vissers mochten niet zingen aan boord tijdens de reis. En vooral niet wanneer het over pastoors of nonnen ging in het lied. Trouwens het ontmoeten van een pastoor was in sommige omstandigheden en in veel streken een oorzaak van kommer, beslommeringen, zelfs een voorteken van ongeuk.

Niet alleen verbood de stuurman te zingen aan boord, doch ook het fluiten was niet toegelaten op zee. Betekende het fluiten niet het oproepen van de wind? «Hoed mor op mè schufelen» gebiedde de stuurman streng. «Zoe je gèren hèn dat de wiend ook an 't schufelen goat, tenne?»

Er bestond een tijd dat de vissers zich niet mochten scheren op zee. Scheren bracht alsdan weinig geluk bij. Overigens in vroegere tijden lieten de Leuvense studenten

hun baard groeien tijdens de «blokperiode» voor hun eksamen. En dit geluk is nog niet helemaal verloren gegaan naar men mij verzekert...

De vissers namen nooit 'n langwerpig brood mee in hun blikken paander (pange), wanneer ze zee kozen. «E lang brood is een lange reiz» beweerden ze. En nu nog af en toe.

Het is ook verboden pannekoecken te bakken aan boord tijdens de reis. Thans dat de grote trawlers een kok aan boord hebben, is het hen nog steeds niet toegelaten koekenbrood met rozijnen te bakken. «Koekenbrood mè rozinnen betèkent ghèel zeker goaten in de korre» wordt er verzekerd.

Amper een jaar geleden gebeurde het dat een onwetende kok die steeds zijn beroep aan wal had uitgeoefend, op een zaterdagavond een paar koekenbroden aan het bakken was voor de bemanning. Het kwam echter ter oor van de kapitein. Deze stooft beneden naar het kombuis en gaf de kok een standje. Op een halve mijl lag een andere Oostendse trawler aan het vissen. De uitzinnige kapitein liet door de markonist de stuurman van dit vaartuig oproepen om hem raad te vragen, nopens het te zweren van het geval. «Duwt de kok mè ze mulle in de deeg» werd hem geantwoord. Deze raad werd dan ook nauwgezet uitgevoerd. De broden werden niet gebakken en de reis besloot zich voorspoedig en zonder averij...

Men mocht vroeger geen dieren aan boord medenemen. Zelfs een kanarievogel of een distelvink vonden geen genade in de ogen van de stuurman. Het is wellicht overbodig meen ik aan te stippen dat vooral de aanwezigheid van een kat en vooral een zwarte kat aan boord onheil voorspelde. Zwarte katten vinden trouwens nergens een gunstig onthaal bij de bijgelovige mensen.

## Wijziging tariefreglement in de vissershaven

Wanneer vaartuigen in de vissershaven komen om op de slipway te worden geplaatst, dienen ze geen dokrechten te betalen. Maar zo de vaartuigen enige tijd in het dok blijven zijn de dokrechten toch verschuldigd. Het kan nu voorkomen dat schepen waarvoor reeds liggeld betaald in de Handelshaven, de Vissershaven aandoen om op de slipway te worden gezet en er tevens herstellingen ondergaan. In deze gevallen moest dus in feite tweemaal betaald worden. Om de reders in deze uitzonderlijke gevallen tegeemoet te komen en de plaatselijke nijverheid niet te benadelen heeft de gemeenteraad beslist het tariefreglement van de vissershaven dusdanig te wijzigen dat geen dub-

bel liggeld meer moet betaald worden.

Artikel 20 van de tariefverordening der Vissershaven werd als volgt aangevuld:

» Schepen welke enkel de Vissershaven aandoen om op de slipway te komen, worden van dokrechten vrijgesteld. Diegene welke van de Handelshaven komen en de Vissershaven aandoen om op de slipway te worden gezet en herstellingen te ondergaan, worden van dokrechten vrijgesteld, zo zij voor de periode der herstelling reeds dokrechten betaald hebben in eerstgenoemde haven en geen kommerciële verhandeling in de Vissershaven verrichten».

## MOTIE WESTVLAAMSE ECONOMISCHE RAAD BETREFFENDE DE UITRUSTINGSWERKEN TE ZEEBRUGGE

De Westvlaamse Economische Raad in algemene vergadering bijeengekomen op 22 oktober 1960 heeft met spijt kennis genomen van de inzichten van de Regering om in de investeringswet de voorziene kredieten voor de uitrusting van de haven Zeebrugge-Brugge van 2.400 miljoen F terug te brengen tot 850 miljoen F.

De verklaring dat het programma volledig zal uitgevoerd worden indien een kontrakt met een belangrijke industrie wordt afgesloten, geeft de Raad geen bevrediging.

Deze verklaring schenkt des te minder bevrediging daar dezelfde werkwijze niet voor de andere havens wordt toegepast en hier in feite een diskriminatie geschapen

wordt welke ten nadele van Westvlaanderen uitvalt.

De Raad bevestigt dat de privé-investeringen neiging hebben zich te oriënteren naar uitgeruste havengebieden en dat door de diskriminerende havenpolitiek Zeebrugge vele kansen verliest.

Hij vraagt dan ook aan de Regering het oorspronkelijk plan uitrusting van 2.400 miljoen F onvoorwaardelijk op te nemen in de investeringswet en de besparingen niet eenzijdig op een haven te doen.

**Nota der Redactie:** Al het geld voor Zeebrugge haven thans uitgegeven, zal nooit zijn doel bereiken. Wij houden het er bij dat de huidige werken grove vergissingen zijn.

## Propagande te Gent

Hieronder geven wij het volledig programma voor de maand november 1960 van de propaganda te Gent gevoerd door de heer Terreyn.

3 nov. — In het lokaal «Familiezorg», Zwarte Zusterstraat te Gent Theorie en praktijk over de haring.

4 nov. — In de normaalschool te St. Amandsberg. Praktijkles over de haring.

7 nov. — In de Hogeschool te Gent. Beschouwingen over diepbevoren vis.

8 nov. — In het lokaal der oudleerlingen bond van het Provinciaal Taalinstituut. Theorie- en praktijkles over de oesters.

9 nov. — Normaalschool te Sint Amandsberg. Theorie- en praktijkles over het Globus voorgerecht.

10 nov. — In de meisjesschool te Mariakrke bij Gent. Theorie en praktijk over de haring.

16 nov. — In het lokaal, gelegen in de Reynaertstraat te Gent. Theorie- en praktijkles.

17 nov. — Bezoek aan de Coupure. Theorieles over de vis en praktijkles over oesters en het Globus voorgerecht.

Geschiedkundige voordracht over de Gentse vismarkt. Kalandenberg

VTB-VAB te Gent. Aanvang om 8 uur 's avonds. Ingang vrij met kosteloze tombola.

18 nov. — In de meisjesschool te Meulestede. Theorieles over de versheid van de vis.

22 nov. — In de meisjes-gemeenteschool te St Amandsberg. Theorieles over de ronde vissoorten. Praktijklessen over een volledig vismenu.

23 nov. — In het lokaal gelegen in de Reynaertstraat te Gent. Voor de meisjes van de 4e graad. Praktijklessen over de vis.

24 nov. — Propaganda-avond te Gent. Lokaal VTB-VAB.

25 nov. — In de Normaalschool te St. Amandsberg. Theorieles over het globus-voorgerecht. Praktijkles.

29 nov. — In de Gemeentelijke meisjesschool. Theorieles over de platvis. Praktijkles: volledig vismenu.

30 nov. — Publieke voordracht in-terricht door het gemeentebestuur aan St Amandsberg. Aanvang om 9 uur. Theorieles over oesters en praktijkles met het proeven er van. Deze avond is voor iedereen toegankelijk.

## Opgepast tijdens de haringvisserij

### BERICHT AAN DE VISSERS

In verband met de grote concentratie van drijfnet- en korrenetvisserijvaartuigen op de visserijgronden tussen de Westhinder en Kaap Gris-Nez, meer in 't bijzonder in de omgeving van de Sandettie en Ruyttingen banken, wordt de aandacht van de vissers gevestigd op de noodzakelijkheid alle mogelijke schade, aan de netten van de drijfnetvissers te vermijden.

Dientengevolge worden de korrenetvissers verzocht wanneer zij 's avonds ten anker komen dit zoveel mogelijk te doen in water van min dan 10 vadem diepte.

Verder is het absoluut noodzakelijk ruim vrij te houden van vissende drijfnetvisserijvaartuigen.

## PAKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel voor de week van 6 tot 12 november 1960.

### PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10 u (1) en te 14.15 u. (2).

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 11.10 u (3) en te 16.10 u. (1).

- (1) neemt ook auto's op ;
- (2) vervoert insgelijks auto's op maandag, woensdag, donderdag en zaterdag;
- (3) vervoert insgelijks auto's op zondag, dinsdag, donderdag en vrijdag.

### CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende: zondag, dinsdag en vrijdag te 13.30 u.

Afvaarten uit Dover : maandag, woensdag en zaterdag te 11.15 u.

## VOOR DE SLACHTOFFERS VAN DE O.246

Het Stadsbestuur brengt ter kennis van de bevolking dat door Opex-Sportief, in de Stadskas de som van 975 F gestort werd, ten voordele van de weduwen en wazen van de slachtoffers van de O.246 als aanvullende opbrengst van een sportavond ingericht op 11-11-1959.

## STRIJD TEGEN DE VERONTREINIGING VAN DE ZEE

In de chemische fabrieken te Gnesta (Zweden) wordt thans een produkt vervaardigd, dat door hefschroefvliegtuigen kan worden uitgestrooid op de in zee drijvende olievelden. Hierdoor zal de olie in een melkachtig mengsel worden omgezet dat vervolgens in het zee-water verdwijnt.

## REDERS, AANDACHT !

Wij houden er aan de reders op de hoogte te brengen van het feit dat er op dinsdag, 15 november wel degelijk visverkoop is.

Dus op dinsdag 15 november in alle vismijnen van de Kust is er vis-, garnaal-, sprot- en haringverkoop!

## Aanbesteding uitbaten vismijnkantien

Het Schepenkollege der stad Oostende brengt ter kennis van de belangstellenden dat op donderdag 24 november 1960, te 11 u, in het kabinet van de h. Burgemeester, ten Stadhuisse, zal overgegaan worden tot de opening van de aanbestedingen betreffende de in huurgeving van lokalen voor de eksploitatie van een eet- en schenksaal in de stedelijke vismijn te Oostende voor de periode van 1 januari 1961 tot 31 december 1969.

Alle inlichtingen, alsook de voorwaarden betreffende deze aanbesteding, zijn te bekomen op het bureau van het Sekretariaat, ten Stadhuisse (Gerechtshof). Het betreffend lastenboek kan aangehaald worden op voornoemd bureau tegen betaling van het bedrag van 25 F of bekomen worden mits storting van voormeld bedrag op P.C. 5006 van het Stadsbestuur Oostende-Stadskas.

## RADAR EN AANVARING

Bij de behandeling van een aanvaring tussen 2 tankers bevond het Hof van Beroep dat er te weinig gebruik was gemaakt van hun radarinstallatie. Het hof is van oordeel, dat als een schip verzuimt zijn radar te gebruiken, het moet bewijzen, dat dit geen invloed gehad heeft op een aanvaring. Dit oordeel zal wel geen stof tot discussie geven.

## KLAASFEEST IN DE STEDELIJKE VISSERISCHOOLO TE OOSTENDE

De voorbereidingen van het Klaasfeest en tombola zijn reeds volop aan de gang. Nog enkele weken zult ge zeggen, beste lezer, maar we gedenken de Vlaamse spreuk «De tijd vliegt snel, gebruikt hem wels». Willen we niet te laat zijn, dan hoeft er op tijd en stond begonnen. Denklijk zal dit feest aan de kinderen aangeboden worden op woensdag 7 december. Waar? Zoals elk jaar in het «Acht Uren Huis» en weer iets van de bovenste plank.

Ieder jaar zijn de lotjes verkocht en moeten wij loten weigeren. Wilt gij mededingen aan die monstertombola, schrijf dan in, zo zijt ge zeker van uw slag en ga intijds onze prijzen bezien bij : Meubelhuis, Opex; en in de Garage Vieren, Kapellestraat 80, Oostende.

## De eerste reis van de Johnny

### DE «JOHNNY» HEEFT ZIJN MAIDENTRIP AFGELEGD

Woensdag was dit vaartuig, de laatste aanwinst van de rederij Beghers, voor het eerst aan de afslag. De vangst was wel niet bijzonder groot maar de prijzen vielen tamelijk gunstig uit.

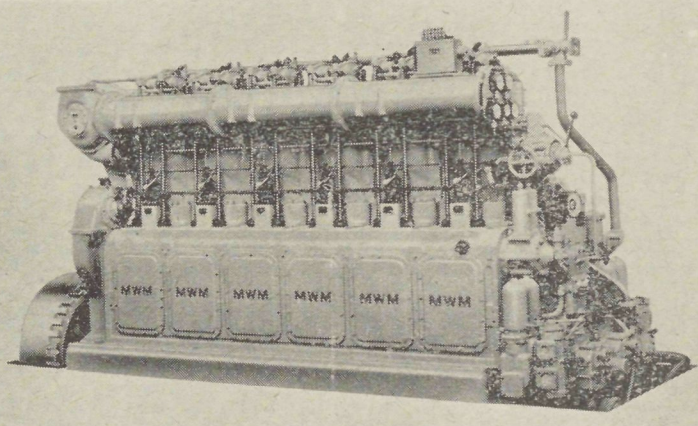
Iets wat vele anderen zouden vergeten werd door de rederij aangevraagd, namelijk dat de eerste koop vis zou bestemd zijn voor een liefdadig doel. Zo werd een koop heilbot van 40 kg door de rederij ter beschikking gesteld. De opbrengst zal geschonken worden aan de werken van Ibis en Godschalk. Deze heilbot die per kg werd verkocht vond een koper aan de prijs van 84 F per kg, zodat deze koop 3.360 F opbracht.

De koper was L. Verbanck uit Doornik. Door de afgevaardigde van de rederij werd aan deze koper een foto van het vaartuig en een geschenk aangeboden.

De opbrengst van de O.333 beliep tenslotte 153.000 F, hetgeen op zich zelf niet voldoende is om de kosten te dekken, maar in verhouding tot de vangst toch nog redelijk veel was.

Dat vooral de motor M.W.M. Dieseli 4 takt van 800 pk welke hieronder afgebeeld staat, voldoening gaf, waren de eerste woorden welke we van de schipper te horen kregen.

En nu vooruit naar beter vangen en kwaliteitsprodukten, is de leuze!



## Berichten van de Rederscentrale

### WEDERAFSTAND VAN OPGEVANGEN HARING

Handelaars en konservennijverheden welke eventueel belang zouden stellen in de wederafname van de opgevangen haring, kunnen zich volledig inlichten op het Sekretariaat van de Rederscentrale, Hendrik Baelskaai, 25, tel. 735.03.

De toekenning van de opgevangen haring zal geschieden aan de bij onmiddellijke openbare aanbesteding hoogst bedongen prijs. De aldus bekomen haring mag enkel door handelaars bestemd worden voor uitvoer naar landen buiten de E.E.G.

Handelaars of conservenfabrieken welke wensen deel te nemen aan de aanbestedingen moeten zich vooraf in regel stellen en een bankwaarborg indienen.

Alle verdere inlichtingen kunnen bekomen worden op het Sekretariaat van de Rederscentrale.

### WEDERAFSTAND VAN OPGEVANGEN SPROT

Voortaan kan wekelijks, elke vrijdag te 10 uur, in de burelen van de Rederscentrale, Hendrik Baelskaai, 25, Oostende, aanbesteed worden met het oog op het wederafnemen van eventueel opgevangen sprot (max. 100 stuks p/kg).

De voorwaarden om aan deze aanbestedingen deel te kunnen nemen kunnen bekomen worden op het Sekretariaat van de Rederscentrale.

De aanbestedingen dienen vóór 10 uur op de burelen van de Rederscentrale overhandigd. Op de omslag moet duidelijk vermeld worden « aanbesteding sprot ».

Voor verdere inlichtingen en schikkingen kunnen de belanghebbenden zich wenden tot het Sekretariaat van de Rederscentrale. Tel. 735.03.

### TERUGBETALING VAN DE GEINDE SUPPLEMENTAIRE HEFFINGEN VOOR HARING EN SPROT

Zoals medegedeeld zal het batig saldo van de supplementaire heffingen voor sprot, dienende voor het dekken van de 50 % tussenkomst welke niet door Oera verzekerd wordt, en het batig saldo van de supplementaire heffingen voor haring, na de onderscheidene seizoenen terugbetaald worden.

Wij vestigen er de speciale aandacht op dat het enkel de batige saldi zijn van de supplementaire heffingen van 2 % voor haring en sprot, welke het voorwerp uitmaken van de terugbetaling.

# Het vergaan van de Z.313

DEVINCK BEKENT EEN ZEKER BEDRAG AANGEBODEN TE HEBBEN  
OPDAT MEN ZIJN VAARTUIG NIET ZOU LICHTEN

HEEFT ENGELSE GETUIGE AAN SABOTAGE WILLEN DOEN GELOVEN (?)  
OM... ZIJN EISEN KRACHT BIJ TE ZETTEN ?

Opnieuw is de Onderzoeksraad voor de Zeevaart samengekomen met als enig punt op de rol, de sedert 9 april 1958 aanslepende zaak van het vergaan in duistere omstandigheden van het Zeebrugse vissersvaartuig, de Z.313 «CELTIC».

In deze zitting werd Devinck Marcel, reder en motorist aan boord van het gezonken vaartuig op het ogenblik dat de feiten zich voordeden, ondervraagd. De zaak werd van in de beginne hernomen, waarbij het geheugen van Devinck opgefrist werd. Het was dan ook tijdens deze ondervraging dat hij overging tot zekere bekentenissen. Hij zou namelijk, nadat hij langs Het Visserijblad vernomen had, dat zijn vaartuig zou gelicht worden, onmiddellijk naar Engeland afgereisd en zich in verbinding gesteld hebben met de maatschappij die de werken zou uitvoeren. Hier zou hij een bepaald bedrag aangeboden hebben opdat de «CELTIC» niet zou gelicht worden. Hij bekende dat hij veel schulden had waaraan geen uitkomst meer mogelijk was en dat het voor hem beter ware dat het schip niet meer zou gelicht worden.

Het was onder het Voorzitterschap van de heer Vandercruyssen dat de Raad op maandag 31 oktober, opnieuw bijeenkwam om de zaak «CELTIC» opnieuw te behandelen. Het ambt van Rijkskommissaris werd waargenomen door de heer Plumers.

Vooraleer tot de eigenlijke ondervraging over te gaan, wordt voorlezing gegeven van een schrijven van de heer Pringel, die op het ogenblik der feiten schipper was aan boord van de sleper, die uit Newhaven uitvoer om hulp te bieden aan de zinkende Celtic. Er was namelijk verklaard geworden door de heer Pringel, tijdens een vorige zitting, dat de capaciteit der pompen aan boord van de «Tidworth», de Engelse sleper, 5.000 à 6.000 gallons bedroeg. Dit cijfer werd evenwel door de Raad in twijfel getrokken. De heer Pringel werd dan ook verzocht dit van zodra hij in Engeland terug was schriftelijk te willen bevestigen, wat hij dan ook gedaan heeft. Uit dit schrijven is thans gebleken dat deze capaciteit niet 5.000 à 6.000 gallons bedraagt maar slechts 1.000 gallons per min.

## GETUIGENIS VAN DE FRANSE TREILER

Vervolgens werd voorlezing gegeven van een vragenlijst die gestuurd werd aan de schipper en bemanning van de Franse treiler die de «Celtic», die toen reeds in zinkende toestand verkeerde, op sleeptouw had genomen in de richting van Newhaven.

Uit de antwoorden van deze bemanning is duidelijk gebleken :

- dat de schipper van de Franse Treiler nooit het inzicht had de «Celtic» naar Boulogne, op ongeveer 60 mijl van de plaats des onheils gelegen, op te slepen;
- dat de schipper van de Franse treiler zelf gevraagd heeft de «Celtic» naar Newhaven te mogen opslepen.
- dat de schipper van de «Celtic» eerst weigerde de «Celtic» te laten opslepen;
- dat de Franse treiler bij de zinkende «Celtic» lag, maar dat

de schipper pas na ongeveer 45 minuten de toelating kreeg, het in de nood verkerende vaartuig op te slepen;

- dat de Franse schipper dreigde de «Celtic» in steek te laten, zo deze nog langer weigerde;
- dat de «Celtic» twee bollen in de mast droeg;
- dat de «Celtic» in een tijdspanne van 20 minuten tot binnen de haven van Newhaven had kunnen gesleept worden
- dat de «Celtic» zonk op ongeveer 600 meter van de haven.

Een matroos van de Franse treiler verklaarde nog dat het belachelijk was te verklaren dat de Franse schipper het inzicht had de «Celtic» naar Boulogne op te slepen, gezien de zeer ernstige toestand waarin de Zeebrugse eenheid zich bevond en de grote afstand, ongeveer 60 mijl tot deze haven.

Na voorlezing hiervan verklaart Devinck dat hij niets begrepen heeft van hetgeen gelezen werd, zodat Rijkskommissaris Plumers nog eens de gehele zaak moet vertalen.

## DE ONDERVRAGING VAN MARCEL DEVINCK

Hierop wordt dan met de eigenlijke ondervraging aangevangen, aan de hand van het zeeverslag welke Devinck neerlegde op de diensten van het Waterschoutsambt te Zeebrugge, twee dagen na het vergaan van de «Celtic».

Getuige verklaart dat hij van 1 april 1958 tot en met 6 april 1958 in de haven van Newhaven lag teneinde een herstelling te laten uitvoeren aan de achterste kogellager van de reductie. De herstelling werd uitgevoerd onder zijn toezicht, waarbij hij trouwens meehielp. Tijdens die werken kwam het vaartuig bij laag water telkens vast te liggen aan de grond. Tijdens de duur der herstelling was geen ekspert aanwezig en na de werken werd gedurende 6 uur proefgedraaid waarbij de motor opnieuw de gewenste voldoening gaf. Hierna werd in de loop van 6 april 1958 uitgevaren. De getuige kan niet juist zeggen

welke de diepgang is van de «Celtic». Hij weet enkel dat deze achteraan 12 voet bedraagt. De «Celtic» heeft op volle kracht een snelheid van 7,5 mijl per uur.

Op de vraag van de heer Rijkskommissaris wie de werken heeft uitgevoerd, antwoordt getuige dat het een zekere Wood betreft. Deze persoon behoort niet to een firma, maar is een zelfstandig mechaniker. Tijdens die herstellingen was de rest van de bemanning aan boord waar zij zich bezig hielden met allerlei karweitjes op te knappen.

Er werd niemand speciaal aangeduid om de wacht op te gaan. De getuige kan zich niet juist meer herinneren wie er zich juist aan boord bevond tijdens de herstellingen. De leden van de bemanning verlieten op ongeregelde tijdstippen het vaartuig, zodat het onmogelijk is te zeggen wanneer een of ander lid zich aan boord bevond.

Tussen 6 april, de dag waarop de «Celtic» terug uitvoer en 9 april, datum waarop de feiten zich voordeden, was het mooi weer. De «Celtic» heeft dus geen grote vermoenissen of schade ondergaan. Er werd normaal gevist. Getuige liep de wacht op de brug. Buiten dit onderhield hij de machines. Getuige liep zijn laatste wacht alvorens water in het vaartuig werd vastgesteld twee wachtbeurten hiervoor, dus 6 uur voordien, gezien een wachtbeurt drie uur duurt. Dit was dus op 8 april 1958, rond 21 uur. Hij werd van deze wacht opgevolgd door Vanderheyden, matroos aan boord van de «Celtic». Hierop ging hij naar beneden. Getuige is voor het laatst in de machinekamer geweest als hij afgelost werd door matroos Vanderheyden, waarop hij de motoren ging smeren. Hij vulde ook nog de dagtank. Dit nam ongeveer 10 à 15 minuten in beslag. Alles was normaal, waarop hij naar het logiest is gegaan.

Op dit ogenblik bevond de schipper zich in het stuurhuis, terwijl Cattoor, een ander bemanningslid, bezig was het dek op te ruimen.

Getuige heeft met de schipper geen woord gesproken. Hij moest tenandere niet door het stuurhuis om naar het logiest te gaan.

Getuige verklaart verder dat de motor vanuit het stuurhuis niet ingesteld kon worden. Normaal gezien kan hij ook niet uitgeschakeld worden. Er wordt evenwel gewezen op het feit, dat dit wel mogelijk is en in bijzondere omstandigheden zelfs noodzakelijk kan zijn. De Raad wijst er getuige op dat door de motor op dead-slow te zetten en de schroef uit te schakelen, de motor moet stilvallen, wat door getuige erkend wordt. Hij werd door Cattoor verwittigd dat er water in het schip kwam. Hij lag op dit ogenblik in zijn kooi. Hij zegt dat hij niet weet hoe laat dit was, en dat het

opnemen van de tijd in dergelijke gevallen instinktmatig zou moeten gebeuren. Getuige heeft er echter nooit aan gedacht. Hij heeft zich onmiddellijk naar de machinekamer begeven. Daar stelde hij vast dat het vlieg wiel van de motor in het water draaide. Er stond water in het achterste gedeelte van de machinekamer op de vloer, echter niet in het midden en het voorste gedeelte. Het water had toen reeds een hoogte van 5 à 10 cm boven de vloer bereikt. Getuige verklaart verder dat er tussen de scheepsbodem en de vloer een ruimte van ongeveer één meter is.

## DE BERUCHE ZEEKRANEN

Er zijn 2 zeekranen aan boord van de «Celtic», één aan stuurboord en een aan bakboord. Deze staan halverwege de machinekamer onder de vloer. Zij kunnen echter bereikt worden zonder dat de vloer moet weggenomen worden of een plank moet verwijderd worden. Het bovenste gedeelte van de zeekranen bevindt zich op ongeveer 40 cm onder de vloer. Getuige heeft aan de zeekranen gevoeld om zich van de toestand te vergewissen. De zeekraan aan bakboord zijde stond open voor het aanvoeren van verkoelingswater ;

de andere was gesloten. De lenspomp werd in werking gebracht, maar buiten dit, deed getuige niets speciaals om aan de toestand te kunnen verhelpen. Getuige herinnert zich ook niet of er iemand bij hem is geweest in de machinekamer. Hierop ging hij terug naar het logiest en zegde tegen de overige bemanningsleden dat het schip water maakte maar dat hij niet wist waar. Hij vergewiste zich ook niet van het feit dat het water toenam. Hierop is getuige op eigen initiatief naar de schroefbus gaan zien. Hij zag een weinig waceling, maar verder niets abnormaals. Getuige weet niet of er iemand bij was als hij de schroefbus nagezien heeft.

## NALATIGHEID OF MOEDWIL ?

In verband hiermede wordt door de Raad gewezen op een nalatigheid van getuige. Het ware inderdaad veel gemakkelijker geweest de motor ogenblikkelijk stil te leggen om een grondig nazicht te doen. Het resultaat zou tenandere ook veel beter geweest zijn. Getuige heeft er echter niet aan gedacht. Aan boord bevinden zich amper 2 pompen.

Op het ogenblik dat het schip water maakte, lag het aan de korre. Ook hier wordt door de Raad op een fout gewezen. In plaats van ogenblikkelijk te pompen, werd eerst nog de korre aan boord getrokken, waardoor er opnieuw ongeveer 20 minuten kostbare tijd verloren gingen. Getuige heeft dan met de handpomp gewerkt, en dit voor de eerste maal, rond 3.30 u.; hij gaf zich rekenenschap dat het schip verloren zou gaan.

Er werd onmiddellijk koers gezet naar de dichtsbijge haven, in dit geval : Newhaven. Na ongeveer 1 à 1,5 u. gevaren te hebben, werd opnieuw gestopt. Ditmaal werd de reddingboot buiten boord gezet. Getuige verklaart echter dat hiervoor niet zeer lang stilgelegen werd.

Ondertussen werd voortdurend gewerkt met de handpomp, tot ze op een gegeven ogenblik brak. Dit moet rond 6 u. geweest zijn. Volgens getuige, was er iets gebroken

aan de hefboom van de pomp, en het kon niet hersteld worden.

Vanaf dit ogenblik werd er niet meer gepompt. Tussen getuige en de schipper, die de vader is van getuige, werd pas dan besloten hulp te vragen. Dit werd gedaan bij middel van de radio. Alle pogingen bleven evenwel tevergeefs. Hierna werden geen andere middelen gebruikt om de aandacht van andere vaartuigen te trekken, alhoewel getuige toegeeft dat deze bestaan en hij er wel degelijk van op de hoogte is. Een matroos van de Franse treiler, die nadien de «Celtic» op sleeptouw nam, verklaarde evenwel dat de «Celtic» 2 zwarte bollen in de mast droeg. Het dragen van dergelijk teken beduidt evenwel niet dat een vaartuig in nood verkeert, maar enkel dat het stuurloos is. Dit was echter geenszins het geval met de «Celtic» en getuige was hiervan op de hoogte.

### WAAROM HEES DE «CELTIC» NIET DE TEKENS VAN EEN IN NOOD VERKEREND VAARTUIG ?

Wijst dit niet op een vrijwillige nalatigheid, temeer daar getuige de tekens kende die dienen gedragen te worden in geval van nood, en hij ook wel degelijk op de hoogte was van de kritieke toestand waarin zijn vaartuig zich bevond. Het is tenandere getuige zelf die de twee bollen heeft gehesen. Welk was zijn inzicht toen hij dit deed?

Getuige verklaart verder dat de gehele bemanning van de «Celtic» in gesprek poogde te komen met de Franse treiler. Niemand was echter de Franse taal machtig. Enkel getuige kan zich weinig verhelpen. Het is nadien gebleken uit de getuigenissen van Devinck dat hij zich wel degelijk uit de slag trekt in de Franse taal. Het was hijzelf die tenandere vroeg aan de Franse schipper hoe lang de opsleping zou duren naar Boulogne.

De sleep is begonnen, ongeveer 45 min. nadat de Franse treiler bij de «Celtic» is gekomen. De sleep werd gedaan op twee tuuwen in de richting van Newhaven. Ook hier wordt de vraag gesteld waarom de getuige een tijdverlies van 45 min. heeft laten geschieden?

### REDDING NABIJ EN GEWEIGERD

Ondertussen werden de diensten te Newhaven verwittigd. Eerst cirkelde een helikopter boven de «Celtic» waarop een speelbotje in de onmiddellijke omgeving kwam. Vervolgens kwamen de reddingboot en de sleepboot naderbij. Getuige kan evenwel niet meer zeggen wie er eerst opdaagde. Devinck geeft toe gesproken te hebben met de schipper van de reddingboot. Op bevel van de schipper gingen hierop twee bemanningsleden van de «Celtic» over op de reddingboot, terwijl een bemanningslid van de reddingboot, een zekere Moore, aan boord van de «Celtic» kwam. Dus aan boord van de «Celtic» bevondens zich op dit ogenblik, vader en zoon Devinck, en de Engelsman Moore. Deze persoon deed niet bijzonders aan boord. Volgens getuige zou Moore verklaard hebben dat het beter ware dat de Franse treiler de opsleping zou volbrengen. Hij zou verklaard hebben dat de pompen van de sleepboot niet toereikend zouden zijn om de «Celtic» leeg te pompen. Uit het schrijven van de

heer Pringel, de schipper van de reddingboot is echter gebleken, dat de pompen aan boord van de «Tidworth» een capaciteit hadden van 125 ton per uur, terwijl de «Celtic» een tonnage had van ongeveer 70 ton.

Volgens een kleine berekening komt duidelijk naar voor dat de «Celtic» in een goed half uur volledig kon leeggepompt worden.

Getuige heeft evenwel nooit gevraagd aan de «Tidworth» welke de capaciteit was van zijn pompen, en dit wordt door de Raad als een grove nalatigheid aanzien. Getuige kan zich niet juist meer herinneren wanneer hij de zinkende «Celtic» verliet. Het water stond ongeveer één voet onder het dek. Eens op de reddingboot is getuige niet meer aan boord van zijn vaartuig geweest. Hij heeft nog gevraagd de reddingboot van de «Celtic» te gaan halen. Dit werd echter door de bemanning van de Engelse reddingboot gedaan. Getuige verklaart nog, dat zijn vaartuig langs achter zonk. Hierop werd naar Newhaven gevaren. Daar gekomen kwam hij in contact met de firma BULL & Co, in de namiddag na het zinken van de «Celtic». Door de heer Wilson van de fa. Bull & Co werd hem een hotel aangewezen. Later sprak de heer Wilson hem over het eventueel lichten van de «Celtic». Hij kreeg een dokument, en hij heeft dit afgegeven aan zijn verzekeringsmaatschappij «HULP IN NOOD».

### VREES VOOR LICHTINGSGOINGEN

Na een 10-tal dagen vernam getuige echter via Het Visserijblad dat er pogingen zouden ondernomen worden door de firma Bull & Co om zijn vaartuig te lichten. Onmiddellijk begaf hij zich naar Engeland waar hij zich bij de fa BULL & Co aan bood.

Hij reisde af naar Engeland om te trachten de pogingen tot lichten te verijdelen. In verband hiermee zocht hij de heer Young op, die toen werkzaam was als duiker bij de Fa. Bull & Co. Hierop wordt hij door de Raad in kennis gesteld van de getuigenis van de heer Young. Getuige geeft toe dat deze verklaring volledig strookt met de waarheid. Getuige zou inderdaad gevraagd hebben aan voormelde duiker om het schip niet te lichten.

### BEKENTENISSEN ?

«Hij zou hiervoor wel varen», aldus de getuige. Hij sprak echter niet over de verzekeringspremie van het vaartuig. Hij verklaarde enkel dat hij ingeval het vaartuig zou gelicht worden, slechts gedeeltelijk zou vergoed worden. Hij wist niet dat de directeur van de verzekeringsmaatschappij «HULP IN NOOD» in Engeland was. Die had zijn aanwezigheid geheim gehouden. Getuige verklaarde verder aan de heer Young dat het vaartuig voor hem geen waarde meer had en hij bovendien veel schulden had, waaraan hij geen uitkomst meer zag. «Het was dus in alle opzichten beter dat de «Celtic» bleef zittens», aldus de getuige.

Getuige bekent dat, noest het tot een poging tot lichten komen, het enkel bij een schijnpoging te laten. Hij zou echter niet gevraagd hebben de zaken nog erger te maken.

Getuige bekent zelfs verklaard te hebben aan de heer Young, dat hij opzettelijk de zoekranen had opengezet, om de duiker in de waan te laten. Hij heeft ook ge-

zegt dat hij het schip zou gesaboteerd hebben door een gat in de romp te slaan, steeds om te vermijden dat de «Celtic» zou gelicht worden. Getuige drukt echter op het feit dat hij dit enkel gezegd heeft om de Engelsen te overhalen de «Celtic» niet te lichten, maar dat hij dit in werkelijkheid niet gedaan heeft. Hij ontkent ten stelligste ook maar enige schade aan het schip toegebracht te hebben. Hij deed dit om het medelijden der Engelsen op te wekken.

Voor wat het slaan van een gat betreft, komt dit des te eigenaardiger voor, gezien het feit dat er door de duiker wel degelijk een gat in de romp werd gevonden. De duiker verklaarde ten andere dat hij geen enkele oorzaak ziet waardoor het schip zou lek geslagen zijn van buiten naar binnen, dus moet het wel degelijk gebeurd zijn van BINNEN NAAR BUITEN. De onderwaterfoto's, die getuige zelf gezien heeft, laten dit duidelijk zien. Hij kan echter geen verklaring geven voor dit gat.

Hierop zegt de getuige tot de Raad dat hij voornemens was verklaring niet op de Reclamaank te Brugge heeft durven afleggen, omdat hij vreesde dat de reinters dit voor de waarheid zouden nemen en hem straffen.

Getuige bekent een bepaalde schuld te hebben aangeboden en zijn schip NIET te lichten. Hieraan toe zegde hij tot de Engelse duiker dat, moest het schip ge-

licht worden hij niet veel zou verliezen van de verzekering. Hij zag echter dat dit niet insloeg bij de duiker en daarom zou hij gezegd hebben, dat hij zijn schip zou gesaboteerd hebben.

Volgens getuige kan de oorzaak van het water maken enkel gezocht worden in het feit dat de schroefbus niet in de lijn lag. Hij geeft tenandere opsomming van verschillende defekten aan de motor. De stelling van de stervenbus wordt echter door de Raad weerlegd. Getuige had tenandere zelf, na die verschillende breuken, moeten nagaan of de motor in lijn stond.

Getuige heeft echter in het zeeverslag welke hij 2 dagen na het zinken van zijn vaartuig neerlegde bij de diensten van het Waterschoutambt, een geheel andere versie gegeven van het zinken van zijn vaartuig. Hij verklaarde hierin dat het loskomen van een plank de enige oorzaak kan zijn voor het water maken van zijn vaartuig.

Op de vraag door Rijksschoutmansaris of het gat zou kunnen veroorzaakt zijn door de slag van de stervenbus antwoordt getuige ontkennend.

Hierop wordt de zitting gesloten. De volgende zitting gaat door op maandag 1 november 1960. Tijdens deze zitting zal de laatste Engelse getuige, de heer Moore onderhoord worden.

## Zij hadden pech...

Toen de Z.445 Van Torre Frans ter visvangst was, stelde men vast dat er een oud stokanker in het net stak, die ongeveer 500 kg woog. Tijdens dezelfde reis werd ook een stuk van een vliegtuigmotor opgevisst. De netten liepen zware schade op. De beide eigenaardige vangsten werden te Zeebrugge op de wal geplaatst.

De Z.63 schipper Van Thournout was ter garnaalvangst, toen het schip motordefekt leed. De Z.467 schipper Oscar Savels sleepte het vaartuig naar de thuishaven.

Toen de Z.802 schipper-eigenaar Emiel Derudder ter garnaalvangst was, werd motordefekt opgelopen. Vastgesteld werd dat de as van de afkoelingspomp gebroken was. Het vaartuig werd door de Z.475 schipper Frans Bonny opgesleept naar de haven van Breskens.

De Z.530 schipper Savels Louis was ter visvangst toen bij het inhalen der korre een zwaar wrakstuk in het net stak. Deze woog ongeveer 2000 kg. Gezien de zware lading en het zwaar slingeren van het schip werd schade toegebracht aan het voordek, terwijl eveneens twee dakplanken ingedrukt werden. Teneinde verdere schade te vermijden, werd de zware last terug over boord gelost.

Toen de Z.520 schipper Van Torre Alberic ter visserij was, stelde men vast dat er een aluminium vliegtuigmotor in het net stak. Deze eigenaardige vangst werd te Zeebrugge op de wal geplaatst. De netten liepen schade op.

Bij het inwinden van de korre van de Z.447, bleek dat er een zwaar anker in de kor zat. Bij het pogen om de netten binnenboord te halen, kwamen deze onverwachts in het schroef terecht. Men

poogde nog de schroef te bevrijden, doch hierin gelukte men niet. Tenslotte riep de schipper de hulp in van de Z.52 schipper Rammeloo Frans die het vaartuig opsleepte naar de thuishaven, alwaar het op de kalfaterbank geplaatst werd en de kor bij laag water uit het schroef gehaald werd, terwijl ook het anker uitgehaald. Daar het net met het anker over de zeebodem geschuurd had, was zware schade aan de netten aangebracht. — Z.

### SCHROEFSCHADE N.498

Terwijl de N.498, van rederes Larrangé S. de visserij bedreef, werd eensklaps een hevige kloep op het achterschip gevoeld. De visserij werd gestaakt en op eigen kracht werd de thuishaven bereikt. Het vaartuig werd op de slip gezet waar vastgesteld werd dat twee schroefbladen afgerukt waren. Men vermoedt dat op een zich onderwater bevindend voorwerp gestoten werd. — B.

### OPSLEPING N.726 DOOR N.706

Terwijl de N.726, van reder Brackman J. de sprotvisserij bedreef, werd een hevige schok gevoeld. Bij een onderzoek werd vastgesteld, dat de motor overbelast draaide. De sleephulp werd ingeroepen van de N.706, van reder Leguin J., waarmede de N.726 in span de sprotvisserij bedreef. De opsleping verliep zonder verdere moeilijkheden. — B.

### LEKKAGE O.217

De O.217, van reder Verleene K.L. had af te rekenen met lekkage. Op de visserij werd vastgesteld dat het vaartuig water maakte. Het vaartuig zal voor een grondig nazicht op de slip geplaatst worden. — B.

# oostendse markt en vismijnecho's

Een week met slechts 2 verkoopdagen en met niet veel vis, vooral niet op de maandagmarkt. De totale aanvoer was dan ook merkkelijk kleiner dan deze van vorige week, bijzonder voor de IJslanse soorten. Daarentegen werd veel meer Noordzeevis aangevoerd. Kanaalvis, westvarianten en tongen werden in merkkelijk geringer mate binnengebracht, zodat tenslotte wel ietwils gansager prijzen werden betaald. Alleen roggen kregen matige noteringen en dit zowel op de eerste als op de laatste verkoopdag.

In deze tijd van het jaar mag er meer aangevoerd worden op de eerste dag, vooral als er een verkoopdag wegvalt en men dus alle vis die bestemd is om gefilleteerd te worden moet klaar hebben na de eerste dag. Woensdag is het immers meestal te laat voor zulke vis, vooral als ze moet verzonden worden naar het binnenland.

De aanvoer van haring is sterk gestegen en dit op tamelijk onverwachte wijze. Zaterdag laatst werden inderdaad plots grote

vangsten binnengebracht welke aan redelijke prijzen werden verkocht. Ook de maandag waren de meeste haringvangers terug aan de afslag met afwisselend grote en kleine vangsten. De prijs bleef op hetzelfde peil van de zaterdag hetgeen niet zo best is vooral dat de versverkoop toch een rol speelt op die eerste verkoopdagen van de week. Het moet echter ook gezegd worden dat sommige vangsten er niet al te best voorkwamen dit tengevolge van het ongunstige weer dat de haring weg en weer doet schuiven in het visruim en waarbij het dus van groot belang is dat de haring goed wordt weggeborgen.

De totale aanvoer werd door 95 schepen binnengebracht. Hierbij waren er 52 haringvangers, welke 289.860 kg haring losten. Verder werden 8.645 bennen vis, 28.300 kg tong en 3.300 kg kreeftjes gelost.

Voor de kustvisserij was het niet bijzonder goed. Slechts een paar dagen van goed weer liet deze schepen toe uit te varen. Minst van al was het voor de garnaalvangers. De garnaalvangsten

hebben niet veel om het lijf en de opbrengsten van deze schepen hielden nog zeiden de 1.000 f. De sprotvissers kenden een paar goede dagen dank zij de haring die ze benevens hun sprot konden binnerengen en waarvoor ze goede prijzen kregen. De weinige sprot die werd aangevoerd kreeg goede prijzen welke tot meer dan 1 f per kg bedroeg. Hier werden dan ook vaak goede dagopbrengsten gelukt evenals door de visvangers. Toch is er voor deze laatste een zekerer teruggang te merken. Het is anders wel uitzonderlijk dat er door kleine kustvaartuigen gans het jaar door vis wordt gevangen zo dicht onder de kust.

De IJslanse aanvoer werd door 6 schepen aangevoerd. Deze losten samen 4.650 bennen vis en 3.300 kg kreeft. De prijzen voor IJslandvis waren bevredigend, vooral voor kabeljauw en schelvis. Toch waren niet alle opbrengsten rendend en dit om reden van te kleine vangsten. Noordzeevis werd deze week door 5 schepen binnengebracht. Deze brachten ieder weinig omvangrijke vangsten binnen

welke redelijk duur werden verkocht. Alleen op het einde van de woensdagmarkt trad een prijsdaling in voor witte kabeljauw. De meeste opbrengsten vielen te laag uit en dit om dezelfde reden als voor de IJslanders: te kleine vangsten.

Kanaalvis was in nogal geringe hoeveelheid voorhanden. Roggen werden woensdag beter verkocht dan maandag. De hoeveelheid tongen bij de meeste vangsten was nogal gering, hetgeen de opbrengsten over het algemeen laag hield. In totaal kwamen van deze visgrond 5 schepen verkopen met 1650 bennen vis en 1.800 kg tong.

Slechts 9 witte bankers voor de ganse week. Het gevolg hiervan was een stijgende tongenprijs die vooral tot uiting kwam voor de kleine sorteringen. Zodoende werden nog redelijk gunstige uitslagen geboekt door deze schepen. In totaal werden 410 bennen vis en 18.500 kg tong gelost. Van de Oost kwam slechts 1 vaartuig verkopen dit met 50 bennen vis en 1.200 kg tongsortering. Van de Noord kregen we eveneens maar een vangst. Deze was echter tamelijk omvangrijk en werd in zeer korte tijd bijeen gevist. De opbrengst was dan ook om deze laatste reden bevredigend. Door de 15 westschepen werden deze week 930 bennen vis en 5.100 kg tong op de markt gebracht. Alleen op de woensdagmarkt werden een paar grotere vangsten gelost.

Door 52 haringvangers werd in 3 dagen tijd 289.860 kg haring bijeengevist. De prijzen bleven de ganse week op hetzelfde peil met woensdag evenwel de beste noteringen. Sommige schepen hebben deze week dan ook een paar goede dagen gekend en ware het weer gunstiger gebleven, de haring zou nog overvloediger aangevoerd worden zijn in elk geval een veel betere tweede week dan de eerste geweest is. Ook van de Klondijke werd nog een vangst aangevoerd bestaande uit 190 bennen vis, 5.000 kg haring en ongeveer 7.000 kg makreel.

## Zaterdag 29 oktober

### WITTE BANK

	Tongen		Haring	
Z.421	14	50	2300	87.060
<b>GOEREE</b>				
O.131-O.279	2	20.010		97.194
O.115-O.156	2	21.550		113.040
O.127-O.153	2	24.000		123.030
O.283-O.284	2	23.300		121.618
O.191-O.312	2	25.850		135.514
O.160-O.249	2	7.200		37.712
Z.462-Z.550	2	6.450		37.120
O.177-O.628	1	650		4.160
O.19-O.221	1	750		4.500
O.5-O.796	1	450		2.700
O.32-O.111	1	650		4.030

## Maandag 31 oktober

### IJSLAND

	Kreeften	
O.83	21	700
O.294	17	1300
O.236	17	750
<b>NOORDZEE</b>		
O.94	16	175
Z.459	16	280
O.89	16	400

### KANAAL

	Tongen	
O.102	16	300
Z.581	13	200

### WITTE BANK

	Tongen	
O.187	13	40
		2200
		115.630

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	29-10-1960	31-10-1960	2-11-1960	3-11-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	45,80	48,—55,—	48,—54,—	47,60-50,60
3/4 tongen — 3/4 sole	46,—46,20	46,80-51,40	45,—52,40	45,20
Bloktongen — Sole moyenne	40,20-41,—	43,—51,60	44,40-53,60	43,20
Voor-kleine — Toute petite	37,40	41,—46,—	40,80-47,20	44,80
Kleine — Petite	21,40-22,60	17,40-27,80	14,20-31,80	19,20-31,20
Tarbot groot — Turbot, gros	43,20	44,—47,80	40,—45,—	40,60
Middel — Moyenne	21,—	33,—35,—	36,—39,60	24,—30,—
Kleine — Petite	17,50	16,—21,20	17,—31,—	21,—
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie		14,80-16,—	16,—17,—	
Grote iek — Grosse		15,—18,—	13,40-16,40	
Kleine iek — Petite		15,—16,—	15,20-16,—	12,—
Iek 3e slag — 3e sorte		13,—16,—	9,80-15,40	
Platjes — Toute petite	4,— 4,60	4,60- 8,—	5,— 7,40	4,40- 4,80
Schelvis grote — Aiglefin, gros		15,—16,—	15,—19,—	
Middel — Moyen		7,80- 8,40	8,60-13,—	
Kleine — Petit		7,— 7,40	7,— 7,80	
Heek, grote — Merlu, gros		28,—		
Middel — Moyen			17,—	
Kleine — Petit			6,40	
Rog — Raie		4,40- 7,60	5,20-13,50	
Rode poon — Perlon		5,20-13,40	7,— 8,—	
Grauwe poon — Grondin		3,— 5,—	3,—	
Kabeljauw — Cabillaud		17,80-24,60	17,60-25,40	14,—16,—
Gullen — Petit cabillaud	4,50-10,—	8,—14,—	9,40-17,40	5,— 9,—
Hozemondhamme — Baudroie		24,60-31,40	23,20-31,40	
Wijting — Merlan	3,60- 7,40	3,— 7,80	3,—10,—	3,60
Schar — Limande			5,40- 5,80	
Steenschol — Sole limande		18,—20,—	18,—	
Zeehaai — Aiguillat		4,— 5,40	4,— 7,—	
Hondshaai — Rousette		3,60- 5,20	4,— 6,—	
Arend (Pieterman) — Gr. vive		28,—		
Makreel — Maquereau		7,60	5,80- 6,40	
Horsmakreel — Saurel		4,—15,40	21,20	
Rode knorhaan		14,60-20,—	13,60-22,—	
Keilrog — Raie radiée		16,—17,—	19,—28,—	
Zeekreeft — Langoustine		7,80-18,—		
Schaat — Flotte				
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.				
Lom — Brosme			8,— 9,40	
Kongeraal — Congre			7,—	
Leng — Lingue		11,—		
Schartong — Cardine		20,40	11,60-20,—	
Volle haring — Hareng	4,60- 6,40	4,— 5,40	4,— 5,40	
IJle haring — Hareng guai				
Haringshaai — Latour		2,40- 4,60	2,60	
Steenholk — Tacaud		31,50-41,—		
Heilbot — Flétan				
Koolvis — Colin				
Steur — Esturgeon		10,—		
Zeewolf — Loup de Mer				
Pollak — Lieu jaune			27,—	
Zonnevis — St Pierre				
Koningsvis				
Hondstong — Plie cynoglosse				

Z.412	12	50	2000	109.320
O.132	15	80	1700	94.730
<b>OOST</b>				
Z.448	6	50	1200	82.180
<b>WEST</b>				
Z.321	8	70	600	60.310
O.327	7	50	600	50.030
O.152	7	40	—	31.880
O.806	3	30	—	20.240

**GOEREE**

O.153-O.127	1	31.650	148.024
O.214-O.193	1	12.250	49.390
O.160-O.249	1	15.250	73.445
O.115-O.156	1	12.300	59.244
O.283-O.284	1	10.300	54.196
O.191-O.312	1	15.950	79.969
Z.462-Z.550	1	9.700	51.238
O.131-O.279	1	5.050	26.050
O.223-O.244	1	1.200	6.720

**Woensdag 2 november**

**IJSLAND**

Kreeften				
O.217	18	450	600	232.810
O.92	19	800	—	366.245
O.88	19	650	300	297.275
<b>NOORDZEE</b>				
O.333	14	220	—	157.080
O.278	12	190	—	93.180

**KANAAL**

Tongen				
O.151	17	270	300	129.340
O.155	17	180	600	121.630
O.174	7	80	—	51.650

**WITTE BANK**

Tongen				
Z.222	14	30	2400	107.000
Z.452	13	40	2500	106.370
O.204	12	40	1500	68.140
O.218	12	40	2150	106.430
O.140	14	40	2000	92.920
Z.546	14	40	2400	131.930

**NOORD**

O.82	5	180	350	93.310
<b>WEST</b>				
N.763	11	110	300	80.760
N.715	6	50	200	43.940
N.762	11	150	300	97.740
O.77	2	15	—	6.730
Z.417	12	120	1700	122.800
Z.473	11	90	1400	116.480
O.142	3	60	—	36.180
O.148	5	50	—	40.810
O.196	5	60	—	37.630
O.15	5	50	—	38.580
O.349	3	30	100	24.050

**KLONDIJKE**

Haring				
O.305	11	190	5000	137.180
Makreel				
7000				

**KREEFTENPUT**

Z.25	12	80	2000	119.700
------	----	----	------	---------

**KUST**

O.532	1	20	100	15.590
-------	---	----	-----	--------

**GOEREE**

O.127-O.153	1	7750	44.375
O.283-O.284	1	5700	34.690

O.115-O.156	1	6800	38.540
O.223-O.244	1	1900	10.420
O.191-O.312	1	5750	29.430
O.154-O.135	1	2400	14.144
O.193-O.214	1	6300	37.254
O.279-O.131	1	3150	16.680
Z.462-Z.550	1	60	5.720

**OOST**

Z.583	10	80	1200	95.790
-------	----	----	------	--------

**Donderdag 3 november**

**WITTE BANK**

Tongen				
O.66	13	40	1400	77.240

**TONGEN DUURDER DAN DE VORIGE WEEK**

Benevens de haringschepen en enkele kleine kustvaartuigen, was er ook een Witte Banker op de zaterdagmarkt. De vangst tongen welke ongeveer 2.400 kg bedroeg, werd weliswaar niet erg duur verkocht, maar kreeg toch betere prijzen dan verleden week op de maandagmarkt. Vooral de kleine soorten werden duurder verkocht.

Hier komt echter bij, dat de grote soorten goedkoper waren. Dooreen genomen zal het echter wel beter geweest zijn aangezien de hoeveelheid kleine tong groter is dan de hoeveelheid grote. De opbrengst was overigens niet bijzonder renderend en bedroeg 87.060 F.

**ONVERWACHT GROTE HARINGAANVOER**

Iets dat alleszins niet werd verwacht, was dat zaterdagmorgen de haringhale zou volliggen met haring. Dit was nochtans het geval want op onverwachte manier werden door de haringschepen, 2.683 bennen haring aangevoerd. Benevens de zeven koppels middenslageschepen, waren ook nog verschillende kleine kustvaartuigen op de markt met in verhouding nog renderende vangsten. De grootste vangst werd door de O.191 — O.312 gelost en bevatte 517 bennen welke aan dit haringkoppel een opbrengst gaf van 135.514 F. De gemiddelde prijs bedroeg hier bijna 5,25 F hetgeen lang niet slecht is, in acht nemend dat de aanvoer tamelijk groot en onverwacht was en dat het daarenboven ook nog zaterdag was. De kleinste vangst was voor de Z.462 — Z.550 welke samen 6.450 kg losten voor 37.120 F.

Dit keer werd de haring niet gevangen voor de Franse kust maar wel voor de Nederlandse kust ter hoogte van Goeree. Op die plaats werd door de Hollanders al enkele dagen gevestigd met renderende resultaten. Het waren de O.131 — O.279 welke het eerst reusltaat hadden. De aangevoerde haring was van goede kwaliteit en bestond hoofdzakelijk uit volle haring.

**STEEDS MINDER GARNAAL**

De garnaalaanvoer blijft steeds kleiner worden, niet alleen door het feit dat de vangsten erg klein blijven, maar ook door het feit, dat steeds minder schepen op garnaal vissen. De uitslagen zijn inderdaad nogal ontmoedigend en leveren alleszins geen renderende cijfers op. Ook op sprot vissen levert momenteel weinig op en de meeste sprotvissers vangen heel wat meer haring dan sprot. Zodoende worden toch nog mooie resultaten bereikt door deze schepen. Deze haring is inderdaad van zeer goede kwaliteit en krijgt veruit de beste prijs van de markt.

**MATIGE AANVOER OP DE MAANDAGMARKT**

Niettegenstaande er slechts twee verkoopdagen zijn deze week, kon er toch geen volle mijn vis worden gelost.

Ondertussen was de aanvoer van maandag nogal gevarieerd zowel in soorten als in kwaliteit. De kleine aanvoer belette echter al te lage prijzen, behalve voor de rog, die zeer goedkoop werd afgezet. Daarentegen konden de IJslandse soorten en de ronde vis van de Noordzee renderend worden verkocht al waren hier ook, nogal grote prijschommelingen merkbaar, hetgeen veroorzaakt werd door de kwaliteit. Tongen werden

ook duurder verkocht dan verleden week evenals trouwens tarbot en platvis. De opbrengsten waren lang niet allemaal renderend en dit kwam niet alleen door de lage prijzen voor sommige soorten betaald, maar ook wel door het feit dat sommige vangsten nogal klein waren. De beste uitslagen werden aan ook bereikt door de haringvissers, die ondanks de minder gunstige weersomstandigheden nog 2.273 bennen haring op de markt brachten.

**KLEINE IJSLANDSE VANGSTEN**

Dit was waar voor twee van de drie vangsten en minder voor de derde. Deze derde was de O.200 welke iets minder dan 750 bennen loste benevens nog een of bennen kreeftjes. Deze vangst werd ook het best verkocht aangezien de kwaliteit merkelijk beter was. Voor kabeljauw werd tot 850 F betaald, voor grote snelvis tot even boven de 1.000 F per ben. I'enslotte waren er echter twee opbrengsten welke te laag uitvielen en kon alleen de O.236 een lonende reis maken door niet minder dan 468.180 F te besommen. De hoogste uitslag was evenwel voor de O.294 die 674.095 F bereikte.

**MEER NOORDZEEVIS**

Er werden maandag meer Noordzeevangsten verkocht dan in de ganse vorige week samen. Drie vangsten brachten inderdaad eindelijk wat meer van deze soorten binnen. Noordzeekabeljauw kreeg prijzen gaande van 850 tot 1.230 F per ben. Zeewolf, leng, platvis, snelvis en totten werden eveneens goed verkocht. Minder goed verkocht werden de gullen vooral de kleine. Dit in verhouding tot wat vóór enkele weken werd betaald voor deze soort. De opbrengsten voor deze schepen schommelden van 103.180 F voor de O.94 naar 283.130 F voor de O.89.

**KANAALSOORTEN WEINIG IN TREK**

Slechts twee Kanaalschepen maar dan met grote rogvangsten die daarenboven niet van al te beste kwaliteit waren. Aan de soort rog die van het Kanaal aangevoerd wordt, is bovendien nog veel meer verlies dan aan deze van de west zodat deze prijzen altijd lager zijn dan voor andere rog. Tong hadden deze schepen niet zoveel mee dat ze er een goede opbrengst mee konden bereken, zodat uiteindelijk de O.102 en de Z.581 moesten tevreden zijn met respectievelijk 94.730 en 115.630 F. Kleine vis kende evenmin veel belangstelling en dan vooral wat betreft katrog en soldaten.

**IETS BETER VOOR DE WITTE BANKERS**

Drie schepen kwamen van deze visgrond hun vangst verkopen, en waar ook van de andere visgronden niet veel tong werd aangevoerd, was tong nogal schaars en werden er slechts een goede 9.000 kg gelost. Dit was van aard om de prijzen van de kleine sorteringen vooral te doen stijgen. Immers waar vorige week maandag voor deze sortering amper 1.000 F betaald werd kon nu tot 1.400 F worden bekomen. Waar het grootste deel van de vangsten uit kleine sortering bestond, warden de

opbrengsten wel gunstiger dan verleden week en werden er cijfers geboekt welke begrepen waren tussen 94.730 F voor de O.132 en 115.630 F voor de O.187. De best verkochte sortering was evenwel de grootste sortering welke tot 55 F per kg werd betaald. Tarbot kreeg vandaag maandag tot 48 F en was bijgevolg eveneens duurder dan verleden week. Ook platvis profiteerde van de prijsstijging.

**GEEN GROTE WESTVANGSTEN**

De grote vangsten van verleden week welke door de westschepen werden aangevoerd waren deze week veel minder omvangrijk. Waar ook de prijs voor rog weinig interessant was en nauwelijks beter dan op de laagste markt van vorige week konden geen renderende opbrengsten worden bereikt zonder dat tong bij de vangst was. Twee van de vier schepen gelukten hierin en brachten het na weliswaar tamelijk lange reizen van rond de 10 dagen tot bevredigende resultaten. De hoogste opbrengst voor deze visgrond was voor de Z.321 met 60.310 F waar de laagste opbrengst door de O.806 werd genoteerd: 20.240 F voor drie dagen visserij.

**OPNIEUW GOEDE HARINGVANGSTEN**

Waren er vandaag twee grote koppels meer aan de afslag, dan was de totale aanvoer van haring toch 345 bennen kleiner. Wanneer we echter rekening houden met het nogal slechte weder waarmee onze vissers te kampen hadden, dan is het toch wel goed te noemen als er gemiddeld per koppel 250 bennen worden aangevoerd, te meer dat deze vangst in zeer korte tijd werd bijeengevist. Waren de vangsten kleiner tengevolge van het slechte weder, dan had ook de kwaliteit van sommige vangsten daar onder te lijden. Hierdoor daalde de prijs op een bepaald ogenblik tot op het opvangpeil van 200 F per ben. De hoogste prijs was evenwel op het peil van zaterdag en bedroeg 270 F. Veruit de grootste vangst werd aangevoerd door de O.127 — O.283 die na een zeer korte tijd 633 bennen aan boord kregen en hierdoor weinig hinder hadden van het slechte weder, aangezien ze toen al praktisch gedaan hadden met vissen. De opbrengst voor dit schip was dan ook renderend en bedroeg 148.024 F. De laagste opbrengst was voor de O.223 — O.244 met 6.720 F. De meeste opbrengsten waren echter begrepen tussen 50.000 en de 70.000 F wat in een dag ook een niet te versmaden resultaat is.

**WIE VAN HET**

**VISSERIJBEDRIJF**

**OP DE HOOGTE**

**WIL BLIJVEN,**

**NEEMT EEN**

**ABONNEMENT OP**

**HET VISSERIJBLAD**

Datum Vangsten Kgr F Min. Max. Gem.

**GARNAALAANVOER TE OOSTENDE**

10-10	11	284	11.348	33,—	44,—	.....
20-10	4	79	3.884	47,—	50,—	.....
21-10	9	240	9.804	36,—	45,—	.....
22-10	12	319	11.820	32,—	40,—	.....

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

29-10	17	135.660	767.678			
31-10	34	347.800	3.250.492			
2-11	44	270.250	3.400.523			
Tot.	95	750.710	7.418.693			

**SPROTAANVOER TE OOSTENDE**

24-10	26	5.038	42.960	7,—	10,50	.....
25-10	12	3.786	24.584	5,60	7,70	.....
26-10	18	6.410	30.318	4,—	5,50	.....
27-10	6	410	1.592	4,40	6,—	.....
28-10	12	2.226	15.794	4,30	8,10	.....
29-10	18	3.540	19.102	4,50	7,70	.....

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

27-10	5	4.646	52.724			
31-10	11	11.325	134.399			
2-11	12	24.745	269.572			

**GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT**

27-10	6	279	8.160	26,—	31,—	29,24
28-10	7	337	11.345	31,—	35,—	33,66
29-10	1	22	506	23,—	23,—	33,—
31-10	4	257	10.616	36,—	44,—	41,31

**SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT**

26-10	8	1.474	21.651			
27-10	6	3.000	19.806			
28-10	6	4.410	319			
29-10	2	65				

**GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE**

27-10	7	370	12.762	28,—	38,—	.....
28-10	15	1.007	35.283	31,—	40,—	40,—
29-10	13	754	25.022	27,—	40,—	.....
31-10	1	39	1.287	33,—	33,—	.....

**VISAANVOER TE ZEEBRUGGE**

27-10	14	14.696	213.550			
29-10	2	2.260	32.140			
31-10	31	34.950	537.110			
2-11	20	42.600	744.230			

**HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT**

26-10	10	6.398	54.410			
27-10	8	4.435	38.530			
28-10	11	6.199	40.508			
29-10	7	3.050	17.700			

**AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE**

<b>Zaterdag 29 oktober</b>									
Z.809	1	50	5	4.960	Z.264	2	50	10	8.990
Z.538	4	300	15	27.180	Z.449	11	900	80	87.580
<b>Maandag 31 oktober</b>									
Z.22	2	100	10	13.900	Z.528	10	500	80	77.420
Z.478	2	50	5	4.070	Z.523	9	600	50	54.320
Z.520	2	50	5	5.070	Z.733	5	300	30	41.470
Z.501	2	100	5	13.150	Z.60	5	500	30	40.500
Z.52	2	100	10	11.230	Z.454	4	200	20	18.220
Z.447	2	100	10	10.350	Z.435	13	1300	85	110.290
Z.270	2	100	10	8.580	Z.499	4	300	15	22.110
Z.525	5	350	40	25.300	Z.561	4	200	30	24.470
Z.450	2	100	10	9.840	Z.445	6	500	50	66.860
Z.467	2	100	10	14.450					
Z.465	2	60	5	8.800					
Z.508	1	50	8	11.460					
Z.555	2	100	10	13.810					
Z.764	2	250	20	17.070					
Z.47	2	100	10	11.720					
Z.406	2	100	10	7.020					
Z.506	2	120	15	12.830					
Z.817	2	100	12	15.580					
Z.518	2	150	15	12.200					
Z.477	2	100	5	9.860					
Z.251	2	150	15	15.630					
Z.553	3	200	15	28.340					
Z.560	5	350	30	41.940					
Z.240	2	50	8	10.190					
Z.517	2	100	10	15.080					
Z.30	2	150	15	15.930					
Z.556	9	700	65	56.210					
Z.512	7	650	40	48.790					
Z.548	3	200	20	24.770					
Z.408	9	700	60	34.260					
Z.524	2	100	10	9.680					
<b>Woensdag 2 november</b>									
Z.485				5.900					
Z.480	2	100	10	13.870					
Z.432	4	300	20	34.840					
Z.409				14.370					
Z.53	2	80	8	6.180					
Z.56	2	200	15	13.840					
Z.611	2	80	8	5.500					
Z.545	10	800	100	91.830					

**GENT**

**VAN 22 TOT 28 OKTOBER**

3/4 tongen 75-85 ; voor-kleine 65 ; grote tarbot 90 ; middelmatige tarbot 60 ; kleine tarbot 44 ; kleine griet 45 ; grote iek 30-35 ; kleine iek 26 ; iek 3e slag 20 ; middelmatige schelvis 50-65 ; rog 45-55 ; rode poon 25 ; kabeljauw 48-65 ; gullen 20-24 ; hozemondhamme 48 ; wijting 20 ; steenschol 35-40 ; makreel 20-23 ; repen zeebaars 45 ; ijle haring 20 ; geepelde haringshaai 48 ; heilbot 85 ; koolvis 30 ; wintersteur 90 ; garnaal 70-84 F.

**BRUSSEL**

**VAN 22 TOT 28 OKTOBER**

3/4 tongen 85-98 ; voorkleine 75 ; grote tarbot 120 ; middelmatige tarbot 85 ; kleine tarbot 52 ; kleine griet 52 ; grote iek 32-40 ; platjes 16 ; imddelmatige schelvis 58-70 ; rogvlrken 59-70 ; kabeljauw 55-70 ; repen gullen 52-60 ; hozemondhamme 48-52 ; wijting 24-28 ; arend 48 ; makreel 24-30 ; rode knorhaan 38 ; repen zeebaars 55-60 ; ijle haring 20-28 ; heilbot 90 ; koolvis 34-40 ; garnaal 85-90 F.

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	<b>31-10-1960</b>	<b>2-11-1960</b>	
Grote schelvis	13,60-20,40	17,—30,—	.....
Middelmatige schelvis	9,—14,80	11,—18,—	.....
Kleine schelvis	5,60-8,—	7,—12,—	.....
Kabeljauw	14,60-16,80	12,—17,—	.....
Gullen	9,60-12,40	8,30-10,80	.....
Wijting	5,—9,40	5,—9,20	.....
Schaat	10,60-14,—	15,—	.....
Zeebaars	5,60-10,40	8,60-9,60	.....
Leng	9,40-12,60	6,60-8,80	.....
Schartong	5,20-8,—	4,20-6,20	.....
Heilbot	15,—37,—	20,—41,50	.....
Koolvis	8,20-10,—	6,80-7,30	.....
Hondstong	4,—11,40	3,—10,50	.....
Zeewolf		8,50	.....
Platen			.....

**VERWACHTINGEN**

Maandag 7 november

IJsland : O.282, O.90 (1400 benen), O.318, O.299, O.269  
 Noordzee : O.335, O.237, O.231, O.124  
 Witte Bank : O.243, Z.745, O.112, O.287  
 West : O.184

Dinsdag 8 november

IJsland : O.80, O.250, O.292, O.286  
 West : O.276  
 Noord : O.120, O.87, O.69, O.348  
 Witte Bank : Z.539

Woensdag 9 november

Kanaal : Z.405, O.266  
 Witte Bank : O.268, O.170, Z.514, Z.290  
 Oost : Z.530  
 Moray Firth : O.329

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

**MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT**

	<b>27-10</b>	<b>31-10</b>	<b>2-11</b>
Grote tong — Grosse sole	44-46	52	48-51
Bloktong — Sole moyenne	48	52	49-52
Fruittong — Sole 3/4	49	53	50-54
Schone kleine tong — Petite sole	35	46	44-46
Kleine tong — Toute petite sole	24-22	28	32-35
Grote tarbot — Turbot gros	40	47	42-45
Middelm tarbot — Turbot moyen	40	35	38-40
Varia — Divers	27	30	27-30
Griet — Barbue	.....	27	27-31
Pieterman — Grande vive	.....	39	.....
Grote pladijs — Grosse plie	13	14	14-15
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12-14	15	16-18
Kleine pladijs — Petite plie	8-6	6-8	9-11
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	25-28
Gul — Petit cabillaud	12-4	17-12	9-15
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....
Rog — Raie	6	9	12-13
Tilten	5	6	8-9
Scherpstaarten	6-4	6-5	6-7
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	6	10-12	7-11
Kleine wijting — Petit merlan	3	5	3-6
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	8-6	12	9-10
Zeehaai — Aiguillat	.....	4	6-7
Zeehond — Chien de mer	5-6	5	5-7
Robaard — Grondin rouge	5	7	13-17
Knorhaan — Grondin	3	5	8-9

**ZEEBRUGGE**

	<b>31-10</b>	<b>2-11</b>
	48-54	51-54
	48-53	48-53
	51-55	50-55
	50-54	50-55
	46-51	46-51
	45-49	44-48
	40-44	40-43
	23-31	28-31
	23-34	28-31
	35-37	33-36
	14-17	15-18
	13-16	13-19
	15-19	16-24
	9-12	12-16
	.....	23-26
	7-16	7-19
	.....	.....
	7-10	10-13
	7-9	9-11
	7-9	8-11
	6-7	7-9
	8-12	4-11
	.....	.....
	.....	2-3
	6-8	7-11
	7-8	8-9
	7-8	7-8
	12-14	12-15

## WAT EEN MOTORIST MOET WETEN OVER START- EN LICHTBATTERIJEN

Het valt voor dat men soms moeilijkheden ondervindt met de accu. Het is inderdaad ook zó, dat men steeds méér en méér diensten van deze delikate onderdelen verlangt. De last die men met batterijen kan hebben is niet altijd het gevolg van mindere kwaliteit, maar kan ook te wijten zijn aan een verkeerde behandeling.

Vooraf een woordje over de kwaliteit.

Accu zijn samengesteld uit een bepaald aantal cellen — of elementen — die gewoonlijk in serie geschakeld zijn om de vereiste spanning — 6, 12 of 24 volt — te verkrijgen. Ieder element is op zijn beurt samengesteld uit positieve en negatieve platen. Het zijn deze onderdelen die de stroom leveren, en die tevens de eigenschap bezitten om de elektriciteit die aan de batterij afgegeven is door een laadtoestel of een dynamo, gedurende een min of meer lange tijd te bewaren.

Om de kortsluiting van de positieve en de negatieve platen te verhinderen wordt tussenin een zgn. separator aangebracht. Batterijen van een hoogstaande kwaliteit zijn voorzien van speciale mikroporeuze separatoren, dewelke absoluut niet door het zuur kunnen aangetast worden. De DETA accu zijn op deze wijze gemonteerd.

Zelfs de beste batterij kan op een betrekkelijk korte tijd onklaar geraken als gevolg van nadelige bedrijfsomstandigheden.

Hoge temperatuur, te veel lading, te diep ontladen, bijvoegen van zuur in plaats van gedestilleerd water, zijn ten zeerste nadelig voor accu's. Het is dus van het grootste belang U steeds tot specialisten te wenden voor de aankoop en het onderhoud van batterijen. Alleen gespecialiseerde firma's waarborgen een hoog rendement en een maximum levensduur. Daarom werd de vertegenwoordiging van de Deta batterij toevertrouwd aan de firma SEGE te Oostende.

Nog enkele woordjes over de DETA fabriek.

De DETA Akkumulatorenwerk g.m.b.h. werd in 1946 opgericht. Deze fabriek mag als een der meest moderne en best ingerichte van West-Duitsland aanzien worden. Zij is gelegen in één der schilderachtige valleien van het Harzgebergte te midden van de rijke loodertslagen van Centraal Duitsland. Zoals bekend is lood de belangrijkste grondstof voor de fabricatie van akkumulatoren.

Met de hulp van vaklui, die reeds sedert tientallen jaren in de akkumulatorenindustrie werkzaam waren, was het mogelijk om in relatief korte tijd een bedrijf tot stand te brengen dat zich niet alleen grote bekendheid in Duitsland verwierf, maar dat nu reeds tot de rang van wereldbedrijf is uitgegroeid wat betreft akkumulatorenfabrikatie.

Eigen studie bureau's en laboratoria in de DETA fabriek, alsook 70 buitenlandse representaties

waarborgen een kwaliteitscontrole en een service die als ideaal mag beschouwd worden.

DETA-technici staan overal ter wereld ter beschikking van de klientele voor het onderzoeken en oplossen van de verschillende problemen die eventueel kunnen voorkomen op batterijgebied.

Deze batterijen zijn te verkrijgen bij Uw coöperatief S.C.A.P. met een gevoelige prijsvermindering. Plaatsing en onderhoud gebeurt door de firma SEGE, Hendrik Baelskaai 5, te Oostende.

## IJSLAND : SPEELBAL TUSSEN OOST EN WEST

Om tot een stuk speelgoed herleid te worden tussen 's werelds twee grootste machten, is het voldoende de trotse, onafhankelijke IJslandbewoners te vernederen of te krenken. Maar als we even terugblikken in de laatste twintig jaar, dan is dit precies de rol welke hij zijn land toeschrijft.

Onlangs zei nog een der meest bekende IJslandse schrijvers : «op huidig ogenblik zijn wij opnieuw modern en aangepast aan de vereisten van de tijd. We kunnen zo een korte tijd onze toestand handhaven, maar dan moeten wij onvergetelijk opnieuw in de vergeethoek terecht komen, als een afgedankt stuk speelgoed.»

Het is evenwel niet enkel nu dat IJsland in het brandpunt van de belangstelling heeft gestaan. Ook gedurende de laatste oorlog nam IJsland een belangrijke plaats in West-Europa in. Het werd inderdertijd inderdaad bezet door de Engelsen die wilden beletten dat het omgevormd werd tot een Nazi-basis, die als uitgangspunt zou dienen voor de verdere belegering van de West-Europese gemeenschap.

Vervolgens brak een crisis uit tussen de Britse en IJslandse overheden. Als gevolg hiervan werden de IJslandse territoriale wateren uitgebreid tot 4 mijl, terwijl een overeenkomst werd bereikt met Groot-Brittannië voor wat betreft de invoer in dit land van een zeker kwantum vis. Ook dan achtte IJsland zichzelf een speelding. Rusland deed zijn intrede en vulde het tekort aan vis op de plaatselijke markten aan.

Op het huidig ogenblik zijn de IJslanders op het zelfde thema aan het broeden en sommigen gaan zelfs zo ver hun eigen land als een schakel te bestempelen tussen het Oosters en het Westers blok.

Inwendig is IJsland onderhevig aan grote politieke onvastheid. Dat is de ware tragedie en een aspekt van zijn bestaan welke buiten de grenzen weinig begrepen is. Al heeft deze staat reeds 1.000 jaar geschiedenis achter de rug, toch kan het slechts sedert een 20-tal jaren bogen op een volledige onafhankelijkheid. Ieder IJslander geniet van deze onbegrensde vrijheid op zijn eigen manier. Het is

Door het voortdurend toenemen van het gebruik van atoomenergie voor vredelevende doeleinden, is een belangrijk probleem opgerezen, nl. : op welke manier zich ontdoen van de steeds toenemende radio-actieve afval.

Op een wetenschappelijke conferentie gehouden door de International Atomic Energy Agency (IAEA) te Monaco in november 1954, werden de vele complexe aspecten van die verontrustende vraag door 300 experts van 32 landen onderzocht.

dan ook niet verrassend dat, telkens een andere Staat poogt enig belang te slaan uit zijn vaderland, hij zijn vrijheid in gevaar acht en zichzelf bedreigd voelt door deze mogelijkheid.

Wij denken niet te grof te zijn als wij zeggen dat de IJslander in zichzelf zijn grootste vijand ziet. Zijn drang naar onafhankelijkheid is zelfs in zoverre mate ontwikkeld en mijdt zoveel mogelijk alle banden van buiten uit, dat in financiële wetten vastgelegd is, dat in de mate van het mogelijke, alle buitenlandse financiële hulp moet gemeden worden, opdat geen buitenlandse invloed de nationale economie zou beïnvloeden.

In dit opzicht is het negeren van het Amerikaanse plan tot oprichting van een goede verbinding tussen de Kelflavik basis tot Reikjavik wel typisch.

Terwijl deze achterdocht in de IJslandse geesten sluimert, worden de gunstige gelegenheden voor een economische ontwikkeling gemist, welke aan IJsland een steviger basis moeten kunnen geven.

IJsland, ondanks in handelsbetrekkingen met Rusland, en dit uit zuiver noodzakelijkheid, schat haar redenen hiervoor op een zeer realistische wijze. Het houdt er precies dezelfde handelwijze op na ten overstaan van de Verenigde Staten van Amerika en de NATO-machten in het algemeen. Alhoewel een van de oudste leden van de NATO oprichting, is IJsland geen voorstander van deze gemeenschap, terecht of ten onrechte beweerend dat het enkel opgericht werd door de Westerse groep om de ene blok in stand te houden tegenover de andere.

Er is niets dat IJsland meer beoogt dan een ontwikkelde economie en een politieke stabiliteit.

Een feit dat echter tot nadenken stemt in de handelsbetrekkingen met Rusland is, dat deze betrekkingen voor laatstgenoemde staat absoluut van geen tel zijn in verhouding tot hun eigen economie. Van de andere zijde echter, dus van IJslandse kant, betekent het einde van de betrekking praktisch het einde van een economie. Het is immers met deze handelsbetrekkingen dat de IJslandse economie staat of valt. — B.

## Radioactieve afval

Radio-actieve afval ontstaat in reaktorwerkingen, in de herbehandeling van gebruikte bronnen van atoomenergie en in het gebruik van radio-isotopen in de industrie, geneeskunde, landbouw en opzoekingen.

Van die eindproducten werd een maximum gebruik gemaakt, nochtans moest het grootste deel van het radio-actief materiaal als afval uit de we ggeruimd worden. Die afval kan vloeibaar, gasachtig of in vaste vorm zijn en de radio-activiteit wordt gerangschikt als laag, gemiddeld of hoog. Het uit de weg ruimen van deze afval kan geschieden in de grond, in het water of in de atmosfeer?

Op welke manier het van de hand doen van deze afval ook moge wezen, moet de mogelijkheid in acht genomen worden dat sommige van de radio-actieve stoffen terug in de onmiddellijke nabijheid van de mens kunnen komen, ja zelfs in het lichaam. Het veiligste ware dat de radio-activiteit van de afval niet hoger reikt dan toegelaten is voor de mens.

Een goede gids voor deze veiligheid is verstrekt door «International Commission for Radiological Protection», maar deze aanbevelingen kunnen moeilijk toegepast worden door de radio-activiteit, voortkomende van de afval, zelden rechtstreeks de mens bereikt.

Veiligheid in het zich ontdoen van de radio-actieve afval hangt niet alleen af van de aard en de hoeveelheid, maar ook van de omgeving en het contact van de mens met die omgeving.

In het algemeen kan het vraagstuk op 2 manieren opgelost worden :

- a) de afval kan verdund worden en zodanig verspreid, dat de mens geen schadelijke gevolgen er van kan hebben.
- b) De afval kan gekoncentreerd worden en voor altijd afgezonderd van de mens en zijn onmiddellijke omgeving.

De radio-actieve afval kan onder verschillende vormen de mens bereiken, zoals het regenwater en de levende organismen.

Kustwateren zijn goed geschikt om zich te ontdoen van radio-actieve afval, maar daarentegen zijn dit de wateren die bewerkt worden door de vissers, terwijl in de open zee het plankton de overbrenger van de radio-activiteit kan zijn.

Volgens sommige experts is de veiligste methode om zich te ontdoen van de radio-actieve afval, deze in diep water te storten waar niet gevist wordt. Anderen beweren nog dat onderzoeken nodig zijn aangaande omloop, menging en bezinksel van diep water en het overbrengen door elementen van de diepere naar de bovenste waterlagen wat een gevolg is van de trek van de zee-organismen.

Wat de oplossing ook moge zijn, wordt er naar uitgezien dat het atoombijvalperk een veilig tijdperk weze.

«Uit Winden».

REDERS en  
VISSERS,  
VOOR UW

### SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de  
beroepsvereniging

# HAND IN HAND

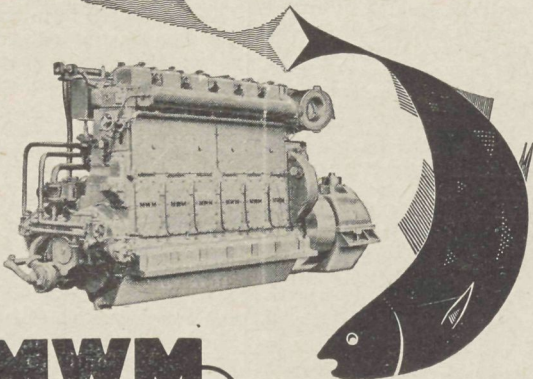
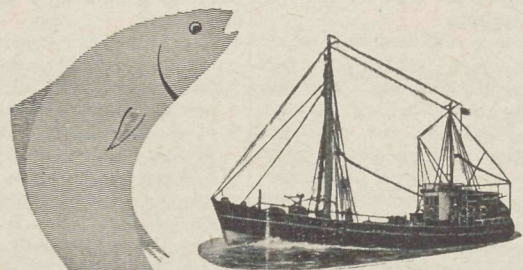
O. V. A., VISMIJN COSTENDE Tel. 721.73

Voor Nieuwbouw en  
Herstellingen van schepen

N.V.

## Beliard-Crighton & Co

2189V



**MWM**  
DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen  
VAN 3 TOT 2.000 PK

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C°

28, Kasteellaan, Gent - Telef. 251730/256881 - Telegr. : Benzdiesel  
2232V

## Bijkomende verlofvergoeding in de zeevisserij

Een overeenkomst inzake het uitkeren van een bijkomende verlofvergoeding door de werkgevers aan het ter zeevisserij varende personeel werd bereikt. Deze vissers welke minstens 3 maand in 1960 aangemonsterd waren aan boord van een vissersvaartuig, kunnen hiervan genieten.

De uitvoering en de uitbetaling van deze bijkomende verlofvergoeding zal door de «Rederscentrale» verzekerd worden.

Ter uitvoering van deze overeenkomst, gezien dit bijkomend verlofgeld ten laste van de reder valt, zou de reder hiervoor de vereiste bedragen aan de Rederscentrale moeten storten. Teneinde dit te voorkomen en om tevens een bestemming te geven aan de gelden van het reservefonds, werd besloten de sommen van deze bijkomende verlofvergoeding te putten uit het reservefonds.

Aldus moet door de reder niets betaald worden. Verdere inlichtin-

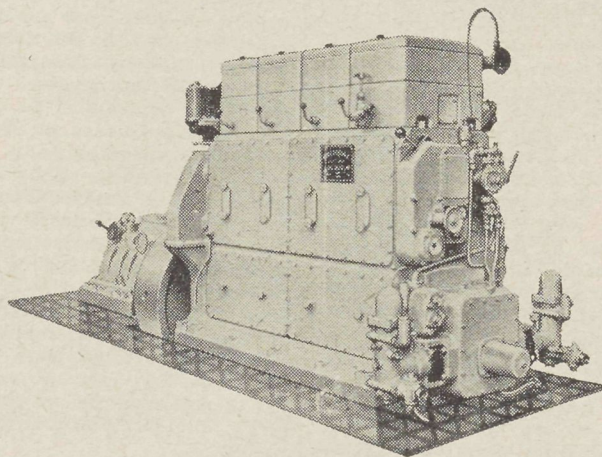
gen in dit verband zullen nog medegedeeld worden door het secretariaat van de rederscentrale.

### VLIEGENDE SCHOTELS

#### VOOR HET KANAAL

De uitvinder van de «Hoverraft» (vliegende schotel), heeft verklaard dat het mogelijk zal zijn dergelijke toestellen te bouwen, met 1000 ton inhoud voor de prijs van £ 4 miljoen. De vaart zal 70 à 100 zeemijl bedragen en één zo'n toestel zal 5 kanaalboten van 2.500 ton kunnen vervangen. Men weet, dat momenteel in Engeland een prototype bestaat, waarmede proeven werden genomen.

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



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

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

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

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

2049V

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

# „Van de NEDERLANDSE Visserijgolt”

## VISSERIJSNIPPERS

**TREILER 'S GRAVENHAGE** — De treiler «s Gravenhage», de voormalige Franse «Cape Nord», die door de reder D. Joh. Krijger te IJmuiden is gekocht, vertrekt spoedig onder het kommando van schipper Leon Blok naar de Noordzee. De treiler kan met zijn zestig meter lengte ook voor de verre visserij worden gebruikt. Het schip zal na enige Noordzee-reizen worden uitgerust met een diepvries- en vismeelininstallatie.

**PECHVOGELS** — De bemanning van de SCH.333 heeft enige nachten onder de Engelse wal in het duister haar werk op dek moeten doen. De lichtmachine was defekt. De SCH.16 had pech met de motor. De schipper van de SCH.99 besloot woensdag na precies één schot te hebben gedaan naar Scheveningen terug te keren. Er was ruzie onder de bemanning uitgebroken. Vrijdag is het schip weer naar zee vertrokken.

**COÖPERATIE** — Het bestuur van het Visserijchap heeft een subsidie van 150.000 F verleend aan de Stichting van de Nederlandse Visserij voor het activeren van de coöperatieve gedachte in de Nederlandse visserij.

Op de begroting voor 1960 was reeds voor dit doel een bedrag van 25.000 gulden of 325.000 F opgenomen onder de voorwaarde, dat een besteding van dit bedrag of een gedeelte daarvan alleen zou kunnen plaats vinden, nadat het bestuur een plan daartoe zou hebben goedgekeurd. Dit plan is thans door de stichting bij het Visserijchap ingediend en heeft de vereiste goedkeuring gekregen.

**INTERNOS UITGEBREID.** — De Wieringer rederij Internos heeft haar uit drie schepen bestaande vloot weer uitgebreid. In de vaart is gebracht de Sagitta WR.37, die 94 ton meet, 26 m lang is en voortgestuwd wordt door een 300 pk Bolnes-motor. Het schip werd gebouwd te Zwolle.

**OOK OP TEXEL.** — Ook de Texelse vloot heeft er een nieuw schip bij: de TX.14 Willem Cornelis, die 78 ton meet, 25 m lang is en voortgestuwd wordt door een 250 pk industriemotor. De TX.14 Vier Gebroeders is thans de TX.16 Hanna Cornelia van de firma Boekel en Bremer op Texel.

**EERSTE VRIESTRAWLER.** — De eerste vriestrawler van Nederland, de «Egmont» zou deze week woensdag naar IJmuiden komen. Het stormweer belette de overtocht; de loodsdiensten waren gestaakt. Zaterdag zou het schip nu de officiële proefvaart van IJmuiden uit op de Noordzee gaan maken.

**OPGERICHT.** — Te Katwijk aan Zee is opgericht de Katwijkse Botter Maatschappij. Deze maatschappij heeft van de Rooterdamse maatschappij W. Roelofs de

botter RO.29 gekocht en in de vaart gebracht als de Gloria KW. 7.

**JUBILEUM.** — Bij het IJmuidense Staatsvisserijhavenbedrijf heeft de heer M. Kolkman vrijdag j.l. gejubileerd. Hij was toen 25 jaar aan het bedrijf verbonden 's Middags was er een receptie in de thee schenkerij Velserbeek te Velsen. De heer Kolkman kwam 25 jaar geleden bij het SHB in dienst als tweede elektro monteur, thans is hij opzichter bij het het elektriciteitsbedrijf.

## Kamerleden hebben veel aandacht voor visserij

Is de minister bereid over de verbetering van de buitenhaven van Scheveningen contact op te nemen met zijn ambtgenoot van verkeer en waterstaat? Deze vraag wordt gesteld in het thans verschenen voorlopig verslag over de begroting van landbouw en visserij.

Aan de visserij wordt in het verslag veel aandacht besteed. Zelfs wordt gevraagd of de regering van mening is, dat het zin heeft om een nationaal visserijmuseum te stichten.

De nieuwe richting, die thans op het gebied van de bouw van vissersvaartuigen in het Nederlandse visserijbedrijf is aan te wijzen, komt o.m. tot uiting in de vraag of bij het ontwerpen van een hekreiler en een vriestrawler adviezen zijn gevraagd bij de direktie visserijen.

De minister wordt tevens gevraagd of hij reeds mededelingen kan doen over het werk van de commissie tot bestudering van de situatie in de visserij en of hij thans kan mededelen, wanneer de commissie arbeidsvraagstukken aan boord haar rapport denkt uit te brengen.

Ook worden nadere informatie gevraagd over de opzet van een werktijdenregeling aan boord van de vriestrawler «Egmont» (komt volgende week in de vaart); het vraagstuk van het in vissende positie blijven van verloren gegane netten; de moeilijkheden in de vismeelinindustrie; het afnemen van de haringvangsten; eventuele overeenstemming met het bedrijfsleven over de bouw van een 2de onderzoekingsvaartuig; het bevorderen van het overbrengen van het Nederlands Visserij-proefstation en laboratorium voor materialenonderzoek van Utrecht naar IJmuiden; Delta-problemen én de vraag of de proef in het Veere Gat voor het behoud van de oesterkultuur niet op eigen rendement beoordeeld te worden en losgekoppeld van het Grevelingenplan?

## Produktschap voor vis SCHEPEN VOEREN TE WEINIG VIS AAN

Tijdens de vergadering van het Produktschap voor Vis en Visprodukten zijn deze week in Den Haag ernstige woorden gesproken over de aanvoer van verse zeevis in Nederland. Volgens de handel blijft deze aanvoer beneden de maat. Het grootste deel van de vloot houdt zich bezig met de haring- en makreelvisserij. Meer invoer van zeevis uit het buitenland zal nodig zijn om de binnenlandse markt behoorlijk te kunnen bevoorraden. Het contingent van f 290.000, dat thans nog tot 1 december resteert werd niet voldoende geacht. De commissie voor Internationale Samenwerking zal nu op korte termijn bijeenkomen om te trachten een oplossing voor de gerezen moeilijkheden te vinden.

Men vergat er aan toe te voegen dat deze klacht ongegrond is, zo het gaat voor verbruik in eigen land. De Hollandse handelaars zijn gewoon geworden vreemde vis als Hollandse naar België en andere Europese landen uit te voeren.

Het bestuur besloot de opvangfondsen voor verse haring aan het Visserijchap over te dragen. Zonder enige discussie werd de begroting voor het jaar 1961 vastgesteld.

Drs. D.J. van Dijk deelde nog mee, dat sinds het begin van de haringteelt ongeveer 100.000 kantjes gezouten haring minder werden aangevoerd dan in 1959. Vooral de aanvoer van maatjesharing is sterk verminderd. De aanvoer van verse haring ligt 6 miljoen kg achter bij die van 1959.

De prijzen voor de haring waren over het algemeen hoog.

## STEUN VOOR OEFENSCHIP

In het voorlopig verslag over de begroting van landbouw en visserij is de vraag gesteld of de minister overwegen wil contact op te nemen met zijn ambtgenoot van onderwijs, kunsten en wetenschappen omtrent de mogelijkheid met steun van het rijk een oefenschip aan te schaffen ten behoeve van het onderwijs aan de visserij scholen te Katwijk aan Zee, Scheveningen en IJmuiden.

Er wordt door de leden gewezen op het rapport van een studiekommissie, ingesteld door de gemeentebesturen van 's Gravenhage, Katwijk en Velsen. Dit rapport vermeldt de konklusie, dat een modern oefenschip voor het visserijonderwijs onontbeerlijk is.

## GOERESE SCHIPPERS VROEGEN f 4.800 VOOR BERGEN DRIJFNET

De schipper van de «Delfine II», Julius Sokal, heeft na een van zijn reder, de Poolse Staatsvisserijmaatschappij, gekregen bevel de haven van Scheveningen zaterdagavond verlaten zonder zijn door twee Goereese spanvisers gevonden drijfnetten mee te nemen. De Polen zijn met reden zeer ontstemd over het hoge bergingsloon van f 4.800 dat de schippers van de Goereese schepen vragen voor het binnenbrengen van het kostbare net. Een aanbod van de heer D. Joh. Krijger, die in Nederland de belangen van de Poolse vissers behartigt, om een bedrag van 1.500 gulden als vergoeding te aanvaarden, hebben zij van de hand gewezen. Dit was nochtans een goede prijs.

Het is nu nog niet zeker wat er met de netten gaat gebeuren. Volgens de h. Krijger te IJmuiden zal de kwestie verder op diplomatiek niveau worden behandeld. «Er zal een officieel protest in Warschau bij de Nederlandse ambassade worden ingediend tegen de houding van de Goereese schippers. «Ik bemoei me er verder niet meer mee» zei hij ons.

## ONVERKWIKELIJK

De h. Krijger noemde de nettenkwestie een zeer onverkwikkelijke zaak. De verstandhouding tussen de Poolse- en Nederlandse haringvissers was altijd zeer goed. De Nederlanders zijn de leermeesters van de Poolse haringvissers geweest. Veel Poolse schippers spreken Nederlands en wisselen met hun Nederlandse collega's gegevens uit over de visserij.

**Bovendien vragen de Polen nooit vergoeding voor het bergen van Nederlandse netten.** Die worden zonder meer aan het hospitaalkerkschip «De Hoop», afgegeven met het verzoek om ze aan de eigenaar terug te geven. De heer Krijger is bang, dat de goede verstandhouding tussen Poolse en Nederlandse haringvissers door de eis van de Goereese schippers die geen haringvissers zijn ernstig zal worden verstoord.

De Goereese schippers voeren echter aan dat men volgens oud gebruik recht heeft op een derde van de waarde van hetgeen men, uit zee bergt. Dit hangt nochtans af van het oordeel van de rechter!

Zij wijzen er bovendien op dat zij hun visserij hebben moeten afbreken voor het bergen en binnenbrengen van de netten. Zij hebben volgens hun zegge elk ten minste 1.000 gulden minder besomd, al is dit fel overdreven! Over de teruggave van de netten wordt nog onderhandeld.

# Markten IJmuiden

Er werden van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag te IJmuiden 37.000 kisten vis aangevoerd waarbij 5000 kisten tong, 4800 schol, 11.800 haring, 7200 makreel, 4000 schelvis, 2000 wijting en 1800 kabeljauw en gul. Vooral voor makreel waren de prijzen bij deze aanvoer nogal aan de middelmatig-kant; de meeste andere vissoorten gingen over het algemeen voor veelgeld van de hand. Naar soort noteerde de makreel f.20 tot f.8 per kist van 50 kg. De verse haring, ook veel panharing van de kotters, die in span in het Kanaal vissen, ging weg voor f.25 tot f.15 per kist naar kwaliteit. België nam vooral grove schelvis en kabeljauw af en betaalde voor de eerste van f.65 tot f.50 in de vorige week en van f.60 tot f.40 in deze week. Kabeljauw ging de zuidergrens over voor f.100 tot f.50 per gemidd. van 50 kg. Engeland bleef grove schol en middel schol afnemen voor prijzen tussen de f.90 tot f.50 per kist van 50 kg. Het binnenland kocht de kleine schol voor f.50 tot f.20 per kist. Tong blijft over het algemeen prijzig bij de aanhoudende buitenlandse vraag en ging weg voor f.5 per kg. tot f.1.20 per kg.

**Aanvoerende n besommingen :**  
**DONDERDAG :** Totaal aanvoer 4600 kisten, waarbij 1675 tong, 540

schol, 780 haring, 1125 makreel, 540 schelvis, 480 wijting en 160 kabeljauw en gul. Besommingen : IJ.35 f.20.880 ; KW.75 f.12.200.

**VRIJDAG :** Totaal aanvoer 5500 kisten, waarbij 750 tong, 660 schol, 2150 haring, 675 makreel, 550 schelvis, 315 wijting en 150 kabeljauw en gul.

**ZATERDAG :** Totaal aanvoer 6600 kisten, waarbij 1150 tong, 1175 schol, 2100 haring, 700 makreel, 575 schelvis, 260 wijting en 330 kabeljauw en gul. Besommingen : KW.135 f.15.200 ; KW.74 f.11.700.

**MAANDAG :** 9600 kisten vis, waarbij 1175 tong, 1300 schol, 2100 verse haring, 2000 makreel, 1375 schelvis, 600 wijting en 500 kabeljauw en gul. Besommingen IJM.15 f.21.900 ; KW.101 f.22.000 ; KW.49 : f.21.400 ; KW.42 f.21.100.

**DINSDAG :** 4250 kisten vis, waarbij 100 tong, 100 schol, 1850 verse haring, 1025 makreel, 425 schelvis, 250 wijting en 175 kabeljauw en gul. Besommingen : KW.122 f.14.000 ; SCH.6 f.16.200.

**WOENSDAG :** 6500 kisten vis, waarbij 3000 verse haring, 1750 makreel, 300 schelvis, 100 wijting, 400 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.18 f.22.600 ; IJM.10 f.16.300.

# Brief uit Yerseke

YERSEKE NR 816 29-10-1960

**Herstelling :** Zoals de lezers wel zullen hebben begrepen werd het opschrift boven ons briefje van vorige week verkeerd geplaatst. Gelezen dient : «Het verderf dat op de weg verwoest».

## IETS OVER OESTERSCHELPEN

In ons plaatselijk blad staat : «Deze week arriveerde (hier) voor de firma Van der Endt-Louwerse de Coaster «Maas» van Groningen met een lading oesterschelpen uit Denemarken».

Dat is in dit verband genoeg maar niet alles. Als wij (evenals anderen) lezen over oesterschelpen denken we onwillekeurig dat die Deense schelpen van oesters afkomstig zijn die pas werden gekweekt en gekonsumeerd. Hoe geheel anders is evenwel de geschiedenis van die Deense oesters. Uit hetgeen we lezen in een boekje getiteld : «Opgegraven verleden», blijkt dat onderzoekingen hebben

geleid tot de konklusie dat die nu aangevoerde oesterschelpen daar reeds werden bijeengebracht 5.000 jaar voor onze jaartelling.

Toen waren veel delen van het huidige Denemarken land in plaats van zee. Op hetgeen toen land was ontstonden de zogenaamde «kokkenmoddingers».

Het waren de mensen uit deze nederzettingen die op verscheidene plaatsen rond de Oostzee (dus niet alleen in Denemarken) deze schelpen deponeerden. Wat toen zee was werd althans gedeeltelijk weer land en zo kon het gebeuren dat de oester schelpen worden aangetroffen op plaatsen die nu niet meer aan zee liggen. De zo in al die eeuwen bijeengebrachte schelpen (en nog meer andere resten van voedingsmiddelen) werden overdekt met een laag grond waarop in de vorige eeuw toen de schelpen-voorraden werden ontdekt, zeer grote en oude bomen werden aangetroffen wat niet verwondert, als men bedenkt dat van ongeveer 2.000 jaar vóór Kristus deze schelphopen rustig bleven liggen en niets er meer op was dat ze daar waren. Alleen vormden die schelphopen een uitzondering in het overigens vlakke land. De ontdekking van die enorme schelphopen was wel zeer toevallig.

De eigenaar van het landgoed «Meilgaard» Olsen kreeg in 1849 het plan een weg aan te leggen op zijn landgoed. Op zoek naar goed verhardingsmateriaal vond hij in plaats van grint, oesterschelpen onder de met oude beuken begroeide heuvel, die zeer lang was en bijna een kilometer van de zee aflag. Het bleek een 2,5 m dikte oesterschelpen laag te zijn! Hij had wel geen grint maar toch een ander goed wegdek materiaal gevonden.

Zoals gezegd werden met de schelpen nog andere resten van hetgeen de vroegere bewoners toen verbruikten om in leven te blijven, benevens allerlei soorten gebruiksvorwerpen gevonden.

Daarna werden nog veel meer andere van die heuvels onderzocht, die vrijwel dezelfde uitkomsten gaven op grond waarvan men aannam dat zich daar op al die nederzettingen tussen ruim 5.000 tot 2.000 jaar vóór Kristus mensen ophielden die de schelpen bijeen brachten die nu ook door de firma Van der Endt-Louwerse worden gemalen en ten dienste komen aan mens en dier nu bijna 2.000 jaar na Kristus.

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

	27-10-1960	28-10-1960	29-10-1960	31-10-1960	1-11-1960	2-11-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,80-4,30	4,70-4,40	4,80-4,40	4,90-4,40	4,80-4,50	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	3,60-3,30	3,70-3,50	3,70-3,30	3,70-3,30	3,60-3,50	3,80-3,60
Bloktongen — Sole moyenne	3,10-2,70	3,—2,60	2,90-2,30	3,10-2,60	3,10-3,—	3,60-3,20
Voor-kleine — Petite	3,—2,60	2,80-2,50	2,80-2,20	3,—2,60	3,10-2,80	3,20-3,—
Kleine — Toute petite	1,60-1,20	1,50-1,30	1,40-1,10	1,50-1,10	1,50-1,30	1,80-1,70
Tarbot groot — Turbot, gros	3,20-2,60	3,—2,50	2,90-2,40	2,90-2,20	3,—2,50	.....
Middel — Moyenne	125,—85,—	110,—80,—	115,—90,—	125,—95,—	.....	.....
Kleine — Petite	80,—65,—	85,—64,—	75,—60,—	86,—64,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	72,—68,—	80,—66,—	90,—65,—	65,—	.....
Grote iek — Grosse	.....	70,—68,—	88,—56,—	90,—68,—	60,—58,—	.....
Kleine iek — Petite	68,—65,—	67,—62,—	72,—58,—	70,—55,—	70,—55,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	70,—64,—	65,—60,—	64,—58,—	60,—52,—	65,—58,—	.....
Platjes — Toute petite	50,—25,—	40,—20,—	40,—20,—	45,—22,—	40,—25,—	50,—48,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	65,—50,—	.....	55,—45,—	65,—51,—	58,—48,—	50,—45,—
Middel — Moyen	60,—52,—	70,—	46,—36,—	62,—50,—	52,—38,—	46,—40,—
Kleine — Petit	60,—22,—	78,—15,—	40,—12,—	60,—14,—	50,—15,—	45,—16,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	32,—18,—	36,—20,—	22,—20,—	22,—20,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	21,—16,—	9,—	19,—10,—	20,—8,—	13,—8,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	105,—52,—	80,—60,—	100,—55,—	125,—58,—	90,—55,—	80,—36,—
Gullen — Petit cabillaud	60,—24,—	55,—22,—	52,—12,—	58,—25,—	52,—26,—	58,—25,—
Hozemondhamme — Baudroie	125,—110,—	.....	140,—110,—	125,—100,—	160,—126,—	.....
Wijting — Merlan	36,—15,—	31,—13,—	26,—11,—	27,—10,—	26,—14,—	25,—21,—
Schar — Limande	36,—22,—	37,—25,—	26,—14,—	32,—16,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	16,—12,—	21,—	15,—12,—	21,—6,—	22,—16,—	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	19,—9,—	20,—12,—	20,—8,—	20,—10,—	16,—9,—	18,—11,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	8,—6,—	7,—6,—	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	36,—32,—	32,—	32,—	34,—32,—	32,—31,—	30,—28,—
Leng — Lingue	.....	.....	.....	50,—35,—	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	25,—12,—	21,—15,—	24,—17,—	30,—17,—	23,—14,—	24,—18,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3,—2,50	2,20	2,90	3,50-2,30	3,20-2,50	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	42,—26,—	40,—28,—	38,—22,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	44,—26,—	40,—28,—	42,—28,—	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	45,—40,—	42,—40,—	42,—40,—	46,—41,—	48,—40,—	38,—34,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

# LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



**ANTWERPEN :**

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



**BRUSSEL :**

Keizerinlaan, 66  
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



**LUIK :**

Boulevard de la Sauvenière 24  
Tel. 23.33.93



**HAMBURG :**

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

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS.

HET BESTE

# IJS

WORDT GELEVERD DOOR

# Froid Industriel

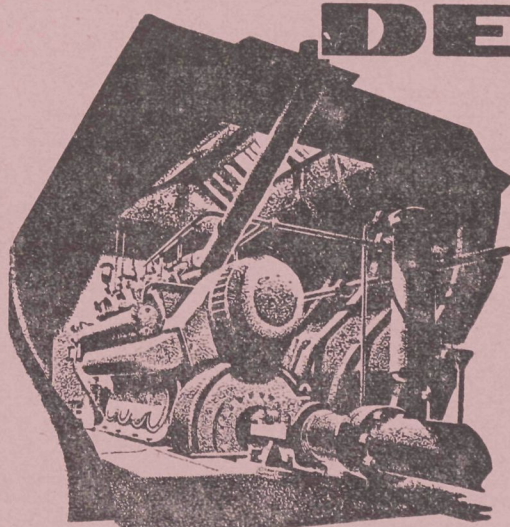
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



# DEUTZ

*Diesel-*  
**SCHEEPS-  
MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



**BOLNES**

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

*werkt voor twee*

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

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78