# HET VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 45
VRIJDAG 11 NOVEMBER 1960
PRIJS : 5 FRANK



WINTER OVER HET OOSTENDSE STRAND

(Foto Roland)

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

# KLEINE AANKONDIGINGEN

★ **Te koop : vissersvaartuig O.39,** nog varende, in zeer goede staat, reserveplanken en schroef + 4 korren.
ren. Prijs 130.000 F. Z.w. Langestraat 104, Oostende, Beyen Rafael.
2361V

★ **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.

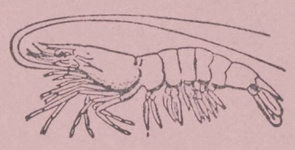
**TE KOOP**

**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.

**MAGAZIJN MET FRIGO, dienstig voor GARNAAL- en VISHANDEL, te huur ter vismijn Zeebrugge.**
**Inlichtingen : Brandhoutkaai 29-37, Brussel. Tel 18.15.35.**
2551V



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

★ **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.

**OVER TE NEMEN**
**VISWINKEL in volle bloei**
**Hoek Hoveniersstraat en Langestraat te Ledeberg (Gent), gunstige voorwaarden. Kan aangeleerd worden. Tel. (09)254703.**
2335V

**WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN, NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD**

**REDERS en VISSERS, VOOR UW**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

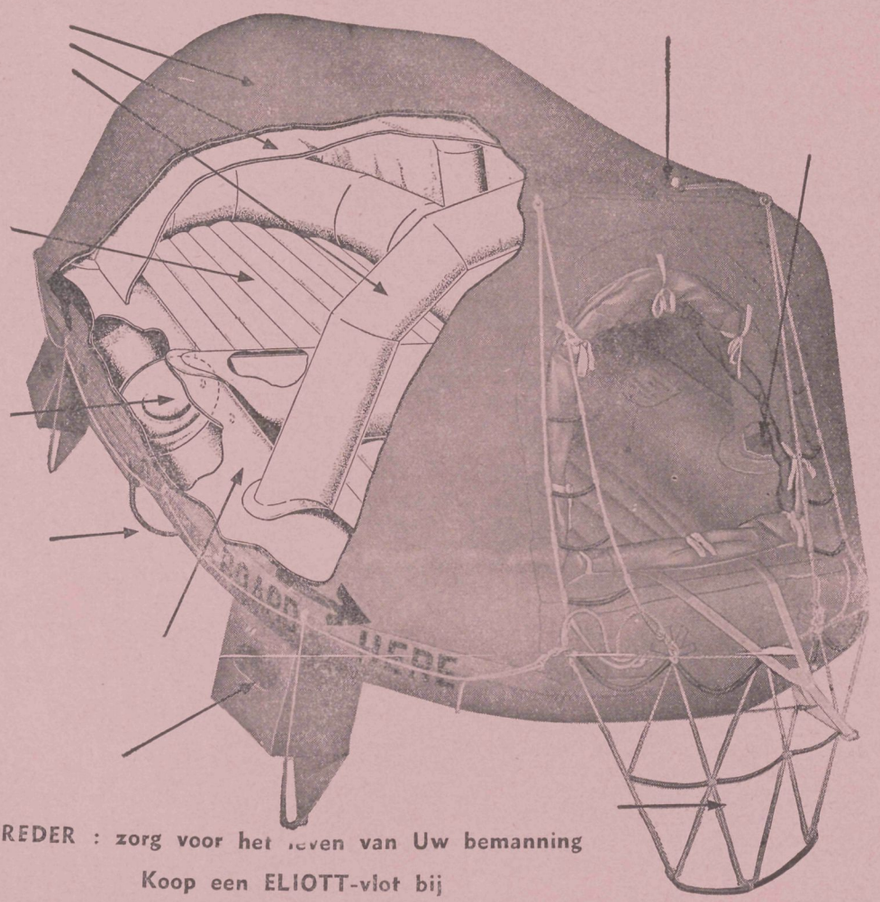
**wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging**

# HAND IN HAND

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

**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

**VEILIGHEID OP ZEE**



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij

# S. C. A. P. s.v.

**27 H. Baelskaai - Oostende**

Alle types verkrijgbaar Telefoon : 729.51

Het
# VISSERIJBLAD

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

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

In voortzetting van ons vervolgartikel zullen we het deze week in hoofdzaak hebben over de visgronden, de vloot en de bemanning.

VISGRONDEN

Alhoewel de Noordzee enig belang verloren heeft, blijft het nog steeds een voorname bron van bevoorrading voor de visvangst van N.-W.-Europa. Ze is niet alleen van groot belang voor de haringvangsten, maar eveneens voor wat de bodemvis betreft. Praktisch de helft van de haringvangsten van N.-W.-Europa worden in de Noordzee verwezenlijkt.

Tussen de beide wereldoorlogen is het belang van de Noordelijke IJszee en het Noorden van de Atlantische Oceaan toegenomen. Voor andere landen van West-Europa (Portugal, Spanje, Frankrijk, IJsland en Noorwegen) zijn de visgronden rondom Groenland van belang geworden. 15 % van de totale vangsten komen van Groenland en de omliggende visgronden.

De golf van Biskaye en het Z. van de Atlantische Oceaan, heeft zijn belang voor de vangsten op sardien.

De visgronden van de West-Afrikaanse kust zijn van belang voor de bodemvis, tonijn en schaaldieren.

De totale vangst van Italie en Griekenland, alsmede een vijfde van de totale aanvoer van Spanje, komen uit de Middellandse zee. Voor Noord-Amerika zijn voornamelijk de visgronden langs de kusten van de Atlantische Oceaan en de Grote Oceaan van belang.

VLOOT

In 1948 werd het voor-oorlogs peil inzake bruto-tonnemaat terug bereikt, nl. 1.600.000 ton. In 1958 steeg de bruto-tonnemaat tot 2.000.000 ton, voornamelijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk droegen bij in deze toename. Noorwegen beschikt over de grootste vloot (39.527 schepen met 382.600 t.)

1) SCHEPEN VAN MINDER DAN 100 TON :
Deze kategorie maakt meer dan de helft van de gans vloot uit. Praktisch gans de vloot van Denemarken, Zweden en Yoegoslavië dient in deze klas geklasseerd. In Noorwegen behoort 3/4, en in Italië 2/3 van de vloot tot deze kategorie. In België, Griekenland en Ierland vallen de helft van het aantal schepen onder deze kategorie.

2) SCHEPEN VAN 100 TOT 299 TON :
De helft van de vloot van Spanje, 1/4 van de vloot van het Verenigd Koninkrijk, 1/5 van de vloot van Noorwegen, behoren tot deze klas.

3) SCHEPEN VAN 300 TOT 499 TON :
Het Verenigd Koninkrijk telt 135 schepen met een tonnage van 54.000 ton, welke tot deze kategorie behoren. Voor West-Duitsland, Noorwegen en Portugal zijn deze cijfers respektievelijk : 81 en 33.000 ton, 62 en 21.000 ton, 46 en 12.000 ton.

4) SCHEPEN VAN MEER DAN 500 TON :
Behoren voornamelijk toe aan volgende zes landen :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verenigd Koninkrijk : | 177 | schepen met | 118.000 T. |
| West-Duitsland : | 154 | schepen met | 92.800 T. |
| Portugal : | 66 | schepen met | 61.500 T. |
| Frankrijk : | 56 | schepen met | 52.000 T. |
| IJsland : | 41 | schepen met | 28.000 T. |
| Spanje | 28 | schepen met | 34.000 T. |

De ontwikkeling van de vloot ging anderzijds gepaard met een verbeterde technische uitrusting, waaruit gunstige resultaten inzake vangkapaciteit volgde.

DE SCHEEPSBEMANNING

Een juiste evolutie kan in dit verband moeilijk geschetst worden gezien het ontbreken van juiste inlichtingen. Het ingesteld onderzoek heeft echter uitgewezen dat er dalende tendenz is voor de meeste landen, met uitzondering echter van IJsland, Portugal, en Griekenland, waar een vermeerdering van de scheepsbemanning vast te stellen is.

In de tabel welke hierna weergegeven wordt, werd per land het aantal van de scheepsbemanning weergeven voor de jaren 1938, 1948, 1953 en 1958. Aan te stippen echter dat het hier gedeeltelijke en volledig tewerkgestelden betreft. De kolom waar het overeenkomend volledig tewerkgestelden vermeld wordt, berust op benaderende schattingen.

| Landen | 1938 | | 1948 | | 1953 | | 1958 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | volledige en gedeeltelijke | overeenkomend volledig tewerkgestelden | volledige en gedeeltelijke | overeenkomend volledig tewerkgestelden | volledige en gedeeltelijke | overeenkomend volledig tewerkgestelden | volledige en gedeeltelijke | overeenkomend volledig tewerkgestelden |
| België | 2.200 | — | 2.700 | — | 2.300 | — | 2.300 | 1.850 |
| Denemarken | 18.500 | 15.800 | 19.700 | 16.900 | 11.700 | 14.900 | 17.400 | 15.100 |
| West-Duitsland | 23.000 | 20.000 | 15.200 | 12.000 | 17.200 | 10.100 | 11.600 | 10.300 |
| Faeröer-eilanden | — | — | — | — | — | — | — | |
| Frankrijk | — | 66.900 | — | 61.400 | — | 52.200 | — | 4.200 |
| Griekenland | 15.100 | 12.200 | 26.600 | 21.400 | 34.000 | 29.000 | 400.000 | 50.300 |
| Ierland | 7.400 | 3.900 | 10.200 | 4.800 | 9.600 | 4.500 | 6.200 | 35.000 |
| Italië | — | — | — | — | — | — | 123.000 | 3.600 |
| Nederland | — | — | — | — | — | — | 9.000 | 92.000 |
| Noorwegen | 110.000 | 72.000 | 98.400 | 65.400 | 94.000 | 63.800 | 52.000 | 6.000 |
| Portugal | — | — | 41.000 | 36.700 | 43.000 | 39.100 | 47.500 | 47.500 |
| Spanje | — | — | 127.000 | 88.200 | — | — | 125.700 | 42.300 |
| Turkije | — | — | — | — | 22.200 | 20.300 | 24.900 | 89.600 |
| Ver. Koninkrijk | 46.900 | 43.000 | 46.500 | 42.300 | 32.800 | 29.000 | 26.900 | 22.600 |
| Yoegoslavië | — | — | — | — | — | — | 16.400 | 6.400 |
| IJsland | 5.000 | 4.400 | 6.000 | 5.400 | 6.300 | 5.700 | 6.500 | 5.900 |
| Zweden | 23.500 | 16.500 | 23.300 | 17.000 | 20.300 | 14.600 | 17.100 | 11.700 |
| Canada | 96.900 | — | 94.100 | — | 78.600 | — | 78.900 | — |
| U.S.A. | 130.200 | 84.800 | 160.700 | 103.800 | 157.800 | 103.500 | 135.000 | 91.700 |

(Zie vervolg bladzijde 2)

## TIJDSCHRIFTEN

### WANDELAER ET SUR L'EAU

voor november is verschenen en bevat benevens zijn gewone rubrieken, een artikel over een Britse serietreiler en nog verschillende andere zeer interessante over koopvaardij en yachting.

### NAUTILUS

Ook dit maandtijdschritf van het K.B. Zeemanscollege is verschenen.

Daarin vernemen we dat de heer Arthur Eberhardt, kapitein ter lange omvaart en directeur van het Belgisch Loodswezen, destijds ook directeur van de visserijdienst te Oostende, vereerd werd met het Kruis 1e klasse voor 35 jaar trouwe dienst.

Onze hartelijke gelukwensen.

Verder verscheen in dit tijdschrift een artikel over de menselijke betrekkingen aan boord, over onze Oostendse letterkundige Karel Jonckheere en over de toestand van de zeeman varende onder Belgische vlag ten aanzien van de maatschapeplijke zekerheid.

Deze maandtijdschriften zijn stellig aan te bevelen en verkrijgbaar in Noordzee Boekhandel, Vindiktivelaan 22, Oostende.

## PAKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel voor de week van 13 november tot 19 november 1960.

### PASSAGIERSBOTEN

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

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

(Vervolg van bladzijde 1)

**Wanneer wij de rentabiliteit per visser van de verschillende landen van de O.E.E.S. met elkaar vergelijken, valt het onmiddellijk op dat de landen welke de Middellandse Zee bevissen de geringste produkten kennen per man. Dit is te verklaren gezien te visgronden in de Middellandse Zee, minder rijk zijn. Aldus varieert de voortbrengst per visser voor Italië Griekenland, Turkije en Yoegoslavië van 2 tot 5 Ton.**

**Hierna laten wij U de gemiddelde voorbrengst van 13 West-Europese Landen uitgedrukt per man (volledig tewerkgestelde) en per brutoton. Bij het interpreteren van deze gegevens moet echter rekening gehouden worden met het feit dat bij de berekeningen geen acht werd geslagen op de verschillen die ontstaan ingevolge bepaalde faktoren zoals :**

- **waarde van de aanvoer**
- **produktiekosten**
- **kwaliteit der aanvoeren**
- **aantal zeedagen**
- **uitrusting der schepen.**

| LAND | Gemiddelde voortbrengst in Ton per visser | per ton |
|---|---|---|
| België | 28 | 2 |
| Denemarken | 40 | 8 |
| West Duitsland | 64 | 4 |
| Faeröerne-eilanden | 25 | 5 |
| Frankrijk | 10 | 2 |
| Ierland | 11 | 3 |
| Nederland | 52 | 4 |
| Noorwegen | 27 | 4 |
| Portugal | 11 | 3 |
| Verenigd Koninkrijk | 49 | 3 |
| IJsland | 99 | 10 |
| Spanje | 9 | 3 |
| Zweden | 20 | 3 |

### BESLUIT

**Het ingesteld onderzoek wijst uit dat de toestand van de meeste landen behorende tot de O.E.E.S. verre van bevredigend is. Bewijs hiervan zijn de diverse overheidsmaatregelen welke getroffen worden ter ondersteuning van de visserij, waarop wij later nog zullen terugkomen.**

(vervolgt)

J.V.B.

# De bouw van de Britse serie-Treilers

In Wandelaer et sur l'Eeau, het prachtig maandtijdschrift door onze konfraters Pauwaert uitgegeven, alsook in «The motor ship» komen hieromtrent zeer interessante inlichtingen voor.

Men schrijft dienaangaande :

De Britse scheepsbouwwerf Richards Ironworks, Ltd, te Lowestoft, is momenteel bezig met de bouw van een populair motortreilertype waarvan het sukses vrij groot mag genoemd worden. Dit blijkt uit de orders die de werf tot nog toe ontving. Onlangs werden de achtste en negende eenheden in de vaart gebracht, terwijl er nog acht dienen gebouwd te worden, wat dus het totaal op niet minder dan 17 eenheden brengt.

Dit treilertype, in Engelse visserijmiddens «nearwater-type» genoemd, heeft als hoofdafmetingen:

| | |
|---|---|
| Lengte over alles | 35,45 m |
| Lengte tussen de loodlijnen | 31,72 m |
| Breedte | 7,00 m |
| Holte | 3,35 m |
| Diepgang | 2,90 m |
| Geladen snelheid | 10 kn. |

De eenheden zijn op de klassieke wijze ingedeeld en uitgerust voor de visvangst over zowel de stuur- als de bakboordzijde. De romp is ingedeeld met : voorpiek, magazijn, met daaronder de kettingbak, en een drinkwatertank, het visruim, de machinekamer, het verblijf, een tweede drinkwaterbak en de achterpiek.

Het visruim meet 142,6 m3 en heeft vooraan een afdeling voor het stuwen van 25 ton ijs. De schotten zijn geïsoleerd met Onazote-materiaal en de schotplanken zijn vervaardigd uit aluminium.

Aan de beide zijden in de machinekamer zijn de brandstofbunkers voorzien. De hoofdmotor, een machinetype naar keus van ongeveer 550 pk, drijft meestal aan de voorzijde door middel van een riemoverbrenging, de treillier aan.

Het verblijf van de bemanning in het achteronder bestaat uit een hut voor de stuurman, drie 2-persoonshutten en een 3-persoonshut.

Onder het bakdek op het voorschip zijn het lampenhok, een verfhok en een magazijn ondergebracht.

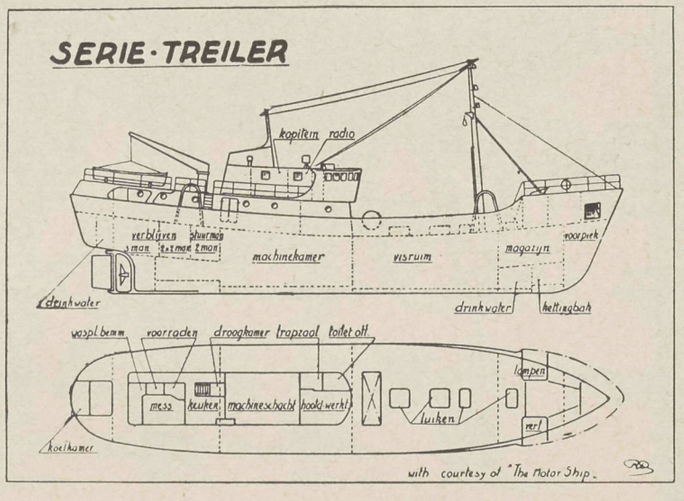
In de dekopbouwen bevinden zich : de hut van de hoofdwerktuigkundige, het toilet van de officieren, de trapzaal naar de brug, de machineschacht, de keuken, een drooghok, de mess, opslagplaatsen voor voedsel, de wasplats voor de bemanning en op het uiterste achterschip, de koelkamer.

Boven de hut van de werktuigkundige is het brede stuurhuis, met het laatste nieuwe snufje, het vooroverhellende stuurhuisfront.

Op het stuurhuis volgt de trapzaal, de radiohut en de kamer van de kapitein. De schoorsteen is een stroomlijn-uitvoering en bekroond door een sierlijk maststompje voor het ophouden van de radio-antenne.

Op het bootdek is de «centre line davit» opgesteld, het op Britse vissersvaartuigen populaire kraantype van davit voor het bedienen van de reddingboot.

Het verdwijnen van de achtermast en de opstelling van de «centre line davit» vormen een voornaam aandeel in de zwaartepuntverlagende eigenschappen die de laatste jaren door de bouwers van vissersvaartuigen voor het bedrijf in Noordelijke gebieden, zozeer wordt gezocht, om de kans tot kapseinen door ijsvorming, zoveel mogelijk uit te sluiten.



# Hachelijke ogenblikken voor bemanning van O.286

### TWEE OPVARENDEN AAN VERDRINKINGSDOOD ONTSNAPT

De Oostendse visserijwereld werd woensdag opnieuw in opschudding gebracht. Twee bemanningsleden van de O.286 «Charles-Henri» van de rederij Charles Lambregt werden ingevolge de heersende stormen op de IJslandse visserijgronden over boord geslegen en het was dank zij een moedig optreden van schipper Anseeuw, samen met de overige bemanningsleden dat beide vissers aan de verdrinkingsdood ontsnapten.

De O.286 had voor twee weken de thuishaven verlaten met bestemming naar de IJslandse visserijgronden. De visserij werd aldaar regelmatig beoefend en het vaartuig maakte aanstalten om de terugreis aan te vatten toen het opgeroepen werd door de O.242 die af te rekenen had met motordefekt.

De schipper van de O.286, Anseeuw was akkoord de defekte O.242 op te slepen, en zette koers naar dit vaartuig, ondanks het uiterst slechte weder. De O.286 naderde heel dicht het defekte vaartuig teneinde de sleeptrossen over te geven.

Op dit ogenblik bevonden stuurman Hubert Torreels uit Oostduinkerke en matroos Lambregt uit Koksijde zich achteraan op het vaartuig Het was tengevolge van een zware grondzee dat beide vissers verrast werden en meegesleurd werden in zee. Onmiddellijk werd alarm geslagen.

Het is in deze dramatische ogenblikken dat schipper Anseeuw zich op de hoogte van zijn taak heeft getoond en het is in de eerste plaast dank zij zijn kordaat optreden dat de twee drenkelingen er met de schrik en een nat pak vanaf kwamen.

De schipper wijzigde op een uiterst snelle wijze de koers van zijn vaartuig en spoedig kwamen ze in de nabijheid van de vissers.

De vissers waren er ondertussen in geslaagd op eigen krachten hun laarzen uit te stampen, aldus vermijdend dat zij naar de diepte zouden gezogen worden. Het was ook dank zij de lucht welke zich in de olievesten bevond dat zij drijvende bleven.

Ondanks dit alles liepen de reddingswerken niet van een leien dakje te meer daar stuurman Torreele geen bijster goed zwemmer was, terwijl hij tevens getroffen was door het ijskoude water.

Matroos Lambregt slaagde er het eerst in de hem toegeworpen boei te grijpen. Hij slaagde er tevens in de stuurman te bereiken en zo werden beiden veilig en wel aan boord gehesen.

Terwijl matroos Lambregt er spoedig bovenop was, was het anders gesteld met stuurman Torreele die het bewustzijn verloren had en pas na een uur, door middel van de kunstmatige ademhaling terug tot het bewustzijn kwam.

Eens te meer hebben hier twee mensenlevens in gevaar verkeerd en zonder een onmiddellijk optreden van de schipper en de overige bemanning van de O.286 zouden er 2 slachtoffers meer hun leven op zee gelaten hebben.

# Zij hadden pech...

### SCHADE IN SCHUILHAVEN

Toen de N.178, van reder Legein Maurice de kaaimuur in de Nieuwpoortse vissershaven wilde verlaten, werd hij op zeker ogenblik verrast door het getij en kwam terecht op de N.3 van reders Rathe en Durnez en de N.807, van reders Casteleyn en Le Louarn, die aldaar gemeerd lagen.

De reling van de N.3 werd hierdoor over een lengte van 2 meter gebroken en vier stangen werden geplooid. Ook de N.807 liep schade op. — B.

### SCHADE N.805

Door het aanhoudend slecht weder liep de N.805 van reders Velghe en Verheye schade op aan de reling, bakboord voor. — B.

### SCHADE O.348

Bij het doorvaren van het sas aan de slip in de Oostendse vissershaven had de O.348 van reders Gonsales en Debusschere af te rekenen met motordefekt. Hierdoor kwam het schip met zijn stuurboordzijde tegen de sasmuur terecht, waardoor het vaartuig schade opliep. — B

### MOTORDEFEKT N.721

In de vissershaven zijnde kreeg de N.721 plots een hevige klop op het achterschip. De motor werd afgelegd, maar de bemanning slaagde er toch nog in de kade te bereiken. Er is schade veroorzaakt aan de keerkoppeling. — B.

### KOR IN SCHROEF

Toen de Z.408 schipper Germain Ackx ter visserij was nabij de Engelse kust, kwam bij het inhalen de kor in het schroef terecht. De bemanning poogde het schroef te bevrijden, doch hierin gelukte men niet. De O.276 die in de nabijheid viste nam het vaartuig op sleeptouw naar Lowestoft, waar het schroef bevrijd werd. Toen zij terug de visserij bedreven, leed het vaartuig motordefekt, daar de cilinderdeksel verstopt was. Daar herstellen op zee onmogelijk was, werd terug de hulp ingeroepen van de O.276 die ditmaal het vaartuig op sleeptouw nam voor de lange reis naar Zeebrugge.

Bij een harde stormwind en het uitzetten van de kor kwam deze in het schroef terecht van de Z.471 schipper René Van Torre. Men kon het schroef niet bevrijden en de hulp werd ingeroepen van de Z.472 die het vaartuig opsleepte naar de thuishaven. — Z.

### ZONDERLINGE VANGST

Toen de Z.186 schipper Frans Depaep ter visserij was nabij de Engelse kust bemerkte men een driftmarker van de Britse Hydrografische Dienst die losgeslagen was van zijn punt. Deze werd binnen boord genomen en bij aankomst in de thuishaven werd de driftmarker overhandigd aan het waterschoutsambt. — Z.


**Hoogwaterboekjes 1961 zijn verschenen**

**De Hoogwaterboekjes 1961 met de getijtafels van hoog- en laagwater te Oostende en de Kust, zijn verschenen, en zijn verkrijgbaar in alle dagbladwinkels en bij de dagbladverkopers ; alsmede bij de uitgevers « Het Nieuwsblad van de Kust », St Jorisstraat 18, Oostende, en in « Noordzeeboekhandel » Vindictivelaan 22, Oostende. De prijs is vastgesteld op 8 F per stuk. Men kan het boekje ook verkrijgen door storting van het bedrag op P.C.R. 41.89.97 van « Het Nieuwsblad van de Kust » te Oostende.**


### EEN PLICHT VOOR HET STADSBESTUUR

# EKSPLOITATIE VAN DE VISMIJNKANTINE TE OOSTENDE

**Op 24 november a.s. gaat men over tot de openbare aanbesteding van het in huur geven der lokalen voor de eksploitatie van de eet- en schenkzaal.**

**Zo luidt het lakonisch bericht over deze aangelegenheid.**

**Wanneer men het lastenboek bekijkt dan heeft het stadsbestuur niet de minste aandacht aan deze zaak besteed en wordt daarin alleen DE WENS uitgedrukt dat een gedeelte van de eet- en schenkzaal zou uitgebaat worden als een typisch visrestaurant met opdiening van originele vismaaltijden.**

**De aanbieders krijgen de uitbating voor negen jaar en worden verzocht in hun offerte te vermelden of ze bereid zijn vismaaltijden in te richten.**

**Wij kunnen slechts betreuren dat door de stad aan deze kwestie niet meer aandacht besteed werd.**

**Inderdaad thans heeft deze instelling meer dan de drievierden van zijn vroeger rendement verloren.**

**Dit restaurant-café is allesbehalve aantrekkelijk voor mensen uit de zakenwereld. Vóór de oorlog was het café verdeeld in twee delen, een luxueus opgevat voor de zakenlieden, waar de consommaties duurder waren dan in het ander gedeelte voor vissers en de knechten. Daarenboven was het restaurant veelvuldiger bezocht en hadden er regelmatig diners plaats van scholen op bezoek, enz... Vis en garnaal werden er dan gretig met vis-voorgerechten opgediend.**

**Bij de verlenging van de vismijn te Zeebrugge, heeft het stadsbestuur aldaar er voor gezorgd dat bovenaan een mooi visrestaurant zal gebouwd worden, welke voor het visverbruik een echte propaganda zal worden in een kader er uitstekend voor geschikt.**

**Te Oostende zou van de huidige aanbesteding gebruik kunnen gemaakt zijn om ook hieraan te denken.**

**Maar niets van dit valt er te bespeuren. Ook wordt er niets gedaan om de nieuwe uitbater te verplichten een aantrekkelijker uitbating te maken.**

**De stad schijnt zich hier alleen te bekommeren om wat de aanbesteding zal opbrengen.**

**Voor de rest : niet het minste initiatief noch gedachten voor een grootser vispropaganda.**

**Hopen we dat de man die de uitbating in handen krijgt er ene is, welke daaraan al zijn aandacht besteed en dat hij daarin door de stad zal gesteund worden.**

## VOOR ZEELIEDEN

## APOSTOLATUS MARIS WISSELBOEKERIJ

Warner : Morgan houdt vol ; Maclean : Het noodlottige schot ; Graeme : Blackshirt speelt gevaarlijk spel ; Kobbe : De ontembare, Conny Coll, Dwars door de woestijn, Bandieterleidster; Remarque: Van het westelijk front geen nieuws; De Vries : De man in de jachthut ; Jones : Het pistool; Sosabowski : Ik vocht voor de vrijheid; Austveg : Zuster Gon Duimo, Achter de schermen van de F.B.I.; Vernes : De onderwereld schaakmat; Boob Morane : Duimo, Achter de schermen van de Sureté Nationale; Trapp : De familie Trapp zingt door de wereld; Cronin : dokter onder de tropenzon; Van Ginneke : Verzoening met het verleden; Bronte : Jane Eyre.

**Techniek en ontwikkeling voor volwassenen.**

Pleysier : Automoobielkennis ; Broex : Scheepswerktuigkunde ; Tonkes : Automobielkarburatie ; Van Ree : Bediening, onderhoud, herstelling van verbrandsmotoren; Veltman : Werktuigkunde ; Boonen : Volk en recht; Blunden : English villages; Wagner : Tristan et Isolde; X.Y.Z. : Imo industrie handbook.

**Jeugdlektuur**

Avonturen Bessy : De strijdbijl; De voorspelling; Avonturen Jommeke : De muzikale Bella; Avonturen Nero : De brollebril; Avonturen Kuifje : Kuifje in Tibet ; Alcott : Op eigen wieken, De kosttschool van Mr. Beer, De wereld in; Hagers : Kwikje uit de Kwikstaartlaan; Hagers : Ankie's klaverblad ; Grashoff : Geertjes grote winterfeest ; Kuypers : Net iets voor Anke; Van Velsen : Liette vliegt; Seredy : De goede meester; Beke : De wraak van Ridder Roland Ridder Roland en het gouden snoer; Van der Geest: Tussen 70 en 80 graden Zuid, Brand in boortoren 2, De ondergang van de Pemex IV, SP 2 meldt zich, De zoutmijnen van de Bal Harith, Operatie Agadir; Vandelier : Het beest in het kanaal.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

# NOG HET VERGAAN VAN DE Z.313 «CELTIC»

Op maandag 7 november kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart eens te meer bijeen met als enig punt op de dagorde : het vergaan van de Z.313 «Celtic».

De h. Vandercruyssen zetelde als voorzitter, terwijl het ambt van Rijkskommissaris werd waargenomen door de h. Pluymers.

In deze zitting werden 2 getuigen gehoord, nl. de **Brit Moore, die 2de bootsman was** aan boord van de reddingboot welke uitvoer om mogelijke hulp te bieden aan de opvarenden van de zinkende «Celtic», en de h. Deweert, de scheepsbouwer van de Z 313 «Celtic».

Er kan nog aangestipt worden dat de h. Moore de laatste Engelse getuige is in deze zaak.

## GETUIGENIS VAN DE ENGELSMAN MOORE

De zitting wordt geopend om 14 30 u., waarop onmiddellijk met de ondervraging van de h. Moore wordt aangevangen. De h. Moore was op het ogenblik dat de «Celtic» verging, 2de bootsman aan boord van de reddingboot welke de haven van Newhaven uitvoer om hulp te bieden aan de opvarenden van het reeds zinkende vaartuig.

Getuige weet niet wie opdracht gaf naar de «Celtic» te varen. Hij wist enkel dat hij zich naar een positie gelegen op ongeveer vier mijl ten Z. van Newhaven moest begeven. Achteraf is echter gebleken dat deze afstand in werkelijkheid meer was. De reddingboot is uitgevaren rond 7.30 u. en kwam na driekwart uur varen, dus ongeveer rond 8 15 u. bij de «Celtic». Van de inhoud van eventuele opdracht wist hij op dit ogenblik echter nog niets af.

Aangekomen bij de «Celtic», verklaarde getuige dat er benevens zijn vaartuig, nog anderen in de onmiddellijke omgeving lagen, zoals o m. een R.A.F. boot. De weersomstandigheden waren zeer gunstig, alhoewel er een kleine deining bestond en een weinig nevel.

De Britse reddingboot kwam langszij van de «Celtic» — langs stuurboordzijde — om te zien of er enige hulp kon geboden worden aan de bemanning en ook om zich van de toestand van de «Celtic» te vergewissen, zoals o.m. de stand van het water in het vaartuig. De snelheid van de Franse treiler die op dit ogenblik de «Celtic» op sleeptouw had, wordt door getuige geschat op ca 4 knopen want, zo vervolgt getuige, wij hadden een snelheid van 8 knopen en wij konden gemakkelijk rondom de Franse treiler en de «Celtic» varen.

Er werd halt gehouden langszij de «Celtic» en getuige ging aan boord van het Belgisch vissersvaartuig. Vooraf kreeg hij hiertoe geen speciale opdracht buiten het verslag uitbrengen aan zijn bootsman over de toestand van de «Celtic». Op dit ogenblik was de «Tidworth», de Engelse sleepboot, en waarvan de schipper vroeger reeds aan een verhoor onderworpen werd, nog niet in het zicht.

Eenmaal aan boord van de «Celtic», ging getuige door het luik kijken die uitzicht geeft op de machinekamer alsook in het visruim. Getuige verklaart dat hij veel water zag. Het was volgens hem onmogelijk vast te stellen van waar het water het vaartuig binnendrong, daar het water reeds een te grote hoogte had bereikt. Naar zijn schatting stond het water toen nog op een hoogte van amper 4 voet van het dek.

Toen hij naar de «Celtic» voer of bij het langszij komen, heeft getuige niet gezien dat er gepompt werd.

Toen getuige aan boord van de «Celtic» ging, kwamen er 2 bemanningsleden, nl. matrozen Vanderheyden en Cattoor over aan boord van de reddingboot.

Getuige verklaart verder dat eenmaal aan boord van de «Celtic» hij een gesprek voerde met de jongste van de overblijvende opvarenden. Hiermede bedoelt getuige, die toen nog niet wist, dat hij de reder voorhanden had, de zoon Devinck, die op dit ogenblik motorist was. Hij verklaart dat deze zeer goed Engels sprak. Getuige verklaart verder dat hij aan Devinck vroeg of hij wist waar het gat zich bevond, waarop Devinck ontkennend antwoordde. Volgens getuige zou hij enkel gezegd hebben dat het schip vol water stond.

Getuige licht de Raad in van het feit dat zijn reddingboot uitgerust is met de nodige ardio-installaties en het hem mogelijk was in verbinding te komen met de wal. Getuige zegt echter dat gedurende de ganse tijd dat hij aan boord van de «Celtic» verbleef met de eigenaar en de schipper, geen van beiden hem gevraagd heeft te pogen in verbinding te komen met de wal en zodoende hulp te vragen. Getuige verklaart verder nog dat hij zeker is dat een van beiden geen reddinggordel aan had, wat hij van de andere evenwel niet met zeekrheid kan zeggen.

Getuige is gedurende ongeveer 1 uur aan boord van de «Celtic» gebleven, totdat de «Tidworth», de Engelse sleepboot in het zicht kwam. Volgens getuige was hij het die het eerst de naderende sleepboot in het zicht kreeg, waarop hij onmiddellijk de twee overblijvende bemanningsleden van de «Celtic» hiervan inlichtte. Getuige kende de «Tidworth» en was op de hoogte van het feit dat deze pompen aan boord had. Van zodra hij de «Tidworth» in het oog kreeg heeft getuige gevraagd aan de eigenaar en schipper van de «Celtic» om aan de «Tidworth» te vragen om hun vaartuig leeg te pompen. Hij wist dat de pompen aan boord van de «Tidworth» krachtig gewaren om vaartuigen van het type als de «Celtic» leeg te pompen, of ten minste vlottend te houden. De eigenaar, zo verklaarde getuige, was hiermede akkoord, zodat aan de reddingboot gevraagd werd naar de «Tidworth» te varen en te vragen om de «Celtic» leeg te pompen. Na ca 5 minuten was de «Tidworth» bij de Zeebrugse kotter. De «Tidworth» kwam langszij van de «Celtic» — langs stuurboordzijde — volgens getuige op ongeveer 15 à 20 voet afstand. Het was mogelijk met elkander te spreken door te roepen, wat evenwel ging zonder gebruik van me gafoon. Getuige riep persoonlijk om de pompen over te geven, en steeds volgens getuige riep ook de schipper van de «Celtic» naar de «Tidworth». De kapitein van de Engelse sleepboot riep evenwel terug dat dit niet ging zolang de Franse treiler niet ophield met slepen. Getuige zou voorgesteld hebben de darmen door het luik te steken en op deze wijze te pogen het reeds diep liggende vissersvaartuig leeg te pompen.

Gezien echter de Franse treiler weigerde ook maar enig gevolg te geven aan het verzoek van de reddingboot, kon het pompen niet aangevat worden. Hierop gingen zowel de sleper als de reddingboot naar de Franse trawler, maar getuige weet niet te zeggen wat er daar besproken werd. Naderhand heeft getuige vernomen dat de Franse schipper zich van de ganse zaak weinig aantrok en maar verder bleef slepen. Getuige verklaart hierop dat er door de schipper en de eigenaar en hemzelf in overweging werd genomen de sleeptouwen door te kappen. Getuige kan echter niet meer zeggen waarom de schipper het naderhand niet gedaan heeft en hij zocht niet hetzelf te doen. Hij had hier tenandere geen zaken mede, daar zijn opdracht er enkel in bestond de mensenlevens te redden en niet het behoud van een vissersvaartuig.

Getuige verklaart nog dat, wanneer hij de «Celtic» verliet, samen met de schipper en de eigenaar, het water omzeggens gelijk stond met de laagste gedeelten van het dek. Volgens getuige was het toen nutteloos nog langer aan boord van de «Celtic» te blijven.

Getuige verklaart uitdrukkelijk dat hij niets zou gezegd hebben wat betreft het niet in staat zijn tot pompen wegens te gering vermogen of defekte pompen van de «Tidworth». Getuige verklaart tenandere dat hij ten stelligste overtuigd is van het feit dat de pompen van de «Tidworth» wel in staat zijn, zoniet leeg te pompen dan toch vlottend te houden. Terwijl de getuige aan boord van de «Celtic» verbleef, is het hem opgevallen dat de schipper uitermate veel aandacht besteedde aan de toestand van het water in zijn vaartuig.

Op een vraag van de verdediging of getuige de indruk had dat de beide overblijvende bemanningsleden van de «Celtic» bezorgd waren voor het behoud van hun vaartuig, antwoordde getuige bevestigend. Getuige blijft die indruk behouden, zelfs wanneer er niet overgegaan werd tot het kappen der sleeptouwen. In verband hiermede verklaart hij tenandere dat hij in dergelijk geval zelf zou getwijfeld hebben. Hij heeft nooit de indruk gehad dat noch de schipper noch de eigenaar er voor te vinden waren dat hun vaartuig zou vergaan. (Ze waren daarvoor te bewust van wat ze uitgemeten hadden).

Hiermede neemt de ondervraging van de laatste Engelse getuige in de zaak een einde.

## SCHEEPSBOUWER DEWEERT GEEFT UITLEG

Hierop wordt de tweede getuige tot de zitting toegelaten. Het betreft de h. Deweert J., bouwer van de Z.313 «Celtic».

De h. Deweert verklaart dat het vaartuig in kwestie op zijn werf gebouwd werd voor rekening van de Firma Brunet uit Oostende, dit in het jaar 1949.

Vervolgens wordt een plan voorgelegd van het vergane vaartuig en getuige wordt gewezen op de plaats waar het gat gevonden werd door de duiker en die hiervan onderwater-foto's heeft genomen.

Getuige verklaart dat er op de plaats waar het lek geslagen werd gemakkelijk een persoon bepaalde werkzaamheden kan verrichten. Deze plaats kan vanuit het logist bereikt worden langsheen speciale uitneembare panelen. Er bevindt zich daar een ruimte van nagenoeg 1,50 m hoogte. De huidplanken zijn slechts vooraan en achteraan rechtstreeks bereikbaar. De huidplanken zijn bij middel van een klinkbout, één stompe bout en twee spijkers aan de spanten bevestigd. De eerste benageling der huidplanken die doodlopen boven het kapellegat bevindt zich op 5 à 8 cm van de naad. Die benageling bestaat uitsluitend uit spijkers. De eerste korte spant op dewelke deze huidplanken vastzitten ligt ca 50 tot 53 cm van de naad. Die ruimte is trouwens voorzien voor eventuele werken welke uit te voeren zijn aan de roerkoning en roerkuip. De getuige verklaart verder dat het mogelijk is dat iemand met slechte bedoelingen zich toegang verschaft tot deze ruimte teneinde er een plank los te maken. Het is tenandere zeer eenvoudig vermits men op deze plaats rechtstreeks op de huidplanken terecht komt. Getuige verklaart dat dit werk met het gepaste materiaal ca 1 u. en zelfs minder in beslag zou nemen. Het werk kan daarentegen ook uitgevoerd worden met ander materiaal, zoals o.m. met de scherpe kant van een koevoet. Sedert het vaartuig geleverd werd aan de firma Brunet, verklaart getuige dat er geen veranderingswerken werden uitgevoerd aan het vaartuig door zijn werf.

Voor het naar de Zeebrugse haven overgeplaatst werd, is de getuige stellig in zijn verklaring dat er aan de achterstever geen werken werden uitgevoerd. Daarna kan hij zulks niet meer verzekeren daar hij het schip hierop niet meer gevolgd heeft.

Getuige verklaart verder dat hij geen oorzaak ziet die de planken op dergelijke wijze zouden losgeslagen hebben, tenzij het stoten op een zich onder water bevindend voorwerp, maar dan zouden de huidplanken langsbuiten ook beschadigd zijn.

Op een vraag van de verdediging of het vrijwillig losslaan van een plank kan gehoord worden in het vaartuig antwoordt getuige ontkennend. Als de overige bemanningsleden zich buiten het logist bevinden en de motor draait, is hij er ten stelligste van overtuigd, dat dergelijk feit onopgemerkt zou voorbijgaan.

Hiermede neemt de zitting een einde. Verwacht wordt dat de Raad in de eerstkomende dagen opnieuw zal bijeenkomen om deze zaak verder af te handelen. — B.

# Uitbreidingswerken aan de haven van Zeebrugge

Het feit dat de haven van Zeebrugge een zeehaven is schept zeer zware problemen. Daardoor immers heeft men automatisch aanslibbing van zand in de havenmond, zodat men er voortdurend baggerwerken dient uit te voeren. Tussen de Leopold II-laan en de kust wordt er jaarlijks 3.800.000 m3 gebaggerd, waarvan 1.800.000 m3 vaste stoffen die hoofdzakelijk bestaan uit zeeklei. De oostelijke afdamming waaraan men op het ogenblik volop werkt zal er in grote mate toe bijdragen de baggerwerken te verminderen en met de aldus gedane besparingen de moderniseringswerken te bespoedigen, aldus de Overheid ! !

De oostelijke afdamming maakt de eerste fase uit van de werken. De prijs ervoor bedraagt 175 miljoen F. Deze afdamming zal een lengte hebben van 1.175 m en zal bij laag tij 6 à 7 m boven het water uitsteken. Daarmee blijft er dan een haveningang vrij van 450 m. De 2de fase die nog in aanbesteding moet gegeven worden, zal de bouw zijn van een bijkomende dam van 400 m.

Tegelijkertijd met de dam zelf, wordt de versterking aangebracht. De zogeheten ruggesteun bestaat uit opgespoten zand dat men met pijpleidingen uit de zee haalt en ter plaatse weer uitstuwt. Doch, teneinde deze massa op haar plaats te handhaven, dient men het water uit de grond te halen. Dit gebeurt door het slaan van zandpalen die aan de grond de gewenste poreusheid moeten schenken. Heimachines slaan lange ijzeren buizen in de grond die worden leeggehaald om tenslotte weer met zand gevuld te worden. Daarna worden de buizen weer uit de grond getrokken. Door dit zand kan het water naar boven komen en blijft de grond voorrtdurend stevig. In het totaal moeten er zo 12.000 palen geslagen worden.

De eigenlijke dam gemaakt met een eerste laag grof betonpuin. Daarover worden takken en twijgen uitgespreid die op hun beurt met fijner puin en betonstukken worden bedekt. De zijkanten van de dam moeten met gebitumineerd zand versterkt worden. Daarover komt dan zuiver en zeer elastisch asfaltbeton waarop grote betonnen blokken van 7 à 8 ton zullen worden aangebracht.

De firma Hanssens uit Brugge houdt zich vooral met het steen- en betonwerk bezig en fungeert tevens als algemeen aannemer. Het is de firma Pieux-Francqui uit Luik, die het heien van de zandpalen verzorgt, terwijl de firma De Cloedt uit Brussel de baggerwerken voor haar rekening neemt. De eerste fase zou moeten klaar zijn voor het begin van 1962.

Tot op heden zijn de zwaarste schepen die Zeebrugge aandoen, deze van 20.000 ton. Na de voltooiing der werken zal het voor Zeebrugge echter gewoon zijn toegang te verlenen aan schepen van 35.000 tot 45.000 ton.

Dit alles volgens de Overheid.

# Haai van 400 kg gevangen

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.735 «St Pierre» van schipper A. Vanhoutte die de visserij beoefende nabij de Belgische kust heeft heel wat belevenissen tegengekomen toen hij bij het ophalen van de netten een zeemonster van 3,50 m lengte en met een gewicht van 400 kg in de netten gevangen zat. Met heel wat moeite werd de gevangen zeehaai aan boord gehesen. Deze soort haaien worden in de vissersmiddens «apenkallen» genoemd. Ook tijdens de verkoop was heel wat belangstelling voor de haai, die aan de vishandelaar Georges Vanelverdinghe toegewezen werd voor 1.400 F. Momenteel werd de zeehaai door de vishandelaar gebruikt als reklame voor zijn uitbating. — N.

# Havens verbroederen te Zeebrugge

## Stadsbestuur van Gent aanvaardt peterschap over Belgisch zeeschip met zelfde naam

In de vroege morgenduren van zaterdag kwam te Zeebrugge het Belgisch zeeschip «STAD GENT» de haven binnengevaren met een lading van ca 15.000 ton steenkolen uit Amerika bestemd voor de Fours à Coke te Zeebrugge. Het is een uiterst modern zeeschip dat van het type is van de moderne ertstankers die momenteel ook met kolen varen. Dit is thans de derde reis van het schip op Zeebrugge en te dezer gelegenheid werd het peterschap over het schip aanvaard door de stad Gent.

Het schip stond onder bevel van kapitein Vranckx en is het eigendom van de Firma Plouvier uit Antwerpen, die tevens het ms «stad Antwerpen» heeft en van hetzelfde type en grootte is. Het zijn van de grootste Belgische cargo's die voor massagoederen werden gebouwd.

Om 11 u had er aan boord een plechtigheid plaats in aanwezigheid van verschillende personaliteiten, waaronder wij vermelden oud-minister Vanden Daele, schepen der Stad Gent, de schepen van feestelijkheden, Orlans en Vermeulen, respektievelijk havenkapitein en direkteur der haven te Gent, Van den Bossche, kabinetsattaché bij het Ministerie van Verkeerswezen de direkteur van het Zeewezen, Van Craynest; Bertrand, direkteur-generaal van het Zeewezen; hoofdwaterschouten Carlier en Luyens; Duchéné, vice-konsul van Noorwegen en direkteur van de Zeebrugse Shipping and Bunkering Cy die de lossing van het schip verzekerd; Plouvier en Goossens van de rederij Plouvier & Co te Antwerpen, d'Udekom d'Acoz en Coene van Agence Maritime Minne, die het agentschap heeft van het schip e.a.

Hier werd het woord gevoerd door schepen Van den Daele, die plechtig het peterschap aanvaardde over het schip en tezelfdertijd de bemanningsleden reeds bedacht had met allerhande gezelschapsspelen, w.o. schaakborden, paardjesspel, domino's, enz. Na een rondgang op het mooie schip had er een lunch plaats in de «La Réservé» te Knokke.

Tijdens de lunch hield de oud-minister een interessante spreekbeurt, waarop hij wees op het belang van de samenwerking tussen de drie grote Belgische zeehavens. Het is een blijk van nationaal denken, aldus spreker dat een Antwerpse rederij de naam Stad Gent toevertrouwd heeft voor één van haar modernste eenheden, terwijl ook Zeebrugge vooraan komt daar het te Zeebrugge regelmatig kolen uit Amerika aanbrengt. Verder sprak hij dat het geen zin heeft om even over de muur te kijken naar de zogezegde konkurrerende Belgische havens, doch het moet op natonaal plan gezien worden dat de verschillende havens eendrachtig moeten samenwerken voor het nationaal belang en om te kunnen wedijveren met de nabije havens der buurlanden. Na deze spreekbeurt hield de kapitein en de reder een kort dankwoord, waarop schepen Van den Daele de gulden medaille der Stad Gent aan de kapitein en de reder overhandigde. — Z.


PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !


# De sprotaanvoer deze week

## OOSTENDE

### VRIJDAG 4 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| O.32-O.111 | 106 | 8,20 | 870 |
| O.759-O.96 | 200 | 8.10 | 1.620 |
| O.5-O.796 | 1.100 | 9.10 | 10.010 |
| O.10-O.84 | 150 | 8.70 | 1.306 |
| O.70-O.4 | 600 | 9.90 | 5.940 |
| O.19-O.221 | 526 | 9.00 | 4.734 |
| O.20-O.260 | 520 | 9.00 | 4.680 |
| O.117-O.628 | 350 | 9.70 | 3.396 |
| O.126-O.9 | 500 | 8.90 | 4.450 |
| O.91-O.234 | 864 | 9.20 | 7.948 |
| O.743-O.261 | 690 | 9.70 | 6.694 |
| O.31-O.36 | 510 | 8.90 | 4.540 |

### MAANDAG 7 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| O.31-O.36 | 100 | 9.30 | 930 |
| O.96-O.759 | 50 | 5.30 | 265 |
| O.32-O.111 | 250 | 10.80 | 2.700 |
| O.177-O.628 | 550 | 12.30 | 6.766 |
| O.10-O.84 | 260 | 13.30 | 3.458 |

### DINSDAG 8 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| O.5-O.796 | 250 | 9.10 | 2.275 |
| O.111-O.32 | 50 | 10.50 | 525 |
| O.10-O.84 | 630 | 11.20 | 7.056 |
| O.45-O.46 | 400 | 12.00 | 4.800 |
| O.614-O.117 | 350 | 11.00 | 3.850 |
| O.234-O.91 | 260 | 11.30 | 2.938 |
| O.70-O.4 | 340 | 10.00 | 3.400 |
| O.177-O.628 | 800 | 12.10 | 9.680 |
| O.261-O.743 | 700 | 12.00 | 8.400 |
| O.9-O.126 | 200 | 11.70 | 2.340 |
| O.96-O.759 | 370 | 12.60 | 4.662 |
| O.19-O.221 | 580 | 12.90 | 7.482 |
| O.20-O.260 | 144 | 12.60 | 1.814 |
| O.31-O.36 | 700 | 12.50 | 8.750 |

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 3 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.706-N.726 | 700 | 9.95 | 6.965 |
| N.753-N.718 | 820 | 9.00 | 7.380 |

### VRIJDAG 4 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.735-N.423 | 300 | 10.55 | 3.165 |
| N.812-N.721 | 468 | 10.55 | 4.937 |
| N.726-N.706 | 220 | 9.90 | 2.178 |
| N.106-N.27 | 108 | 9.75 | 1.053 |
| N.753-N.718 | 700 | 10.75 | 7.525 |

### ZATERDAG 5 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.753-N.718 | 400 | 12.05 | 4.820 |

### MAANDAG 7 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.753-N.718 | 530 | 13.00 | 6.890 |
| N.812-N.721 | 416 | 13.65 | 5.678 |

### DINSDAG 8 NOVEMBER

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.753-N.718 | 870 | 13.00 | 11.310 |
| N.716-N.702 | 306 | 13.55 | 4.146 |
| N.735-N.425 | 118 | 13.45 | 1.587 |
| N.726-N.706 | 800 | 13.95 | 11.160 |
| N.106-N.27 | 1.214 | 11.25 | 13.658 |

# HET BOUWEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

## Reders, laat U niet beetnemen !

Alhoewel er thans weinig of geen bouwaanvragen gedaan worden, gebeurt het toch dat een reder het waagt een schip te bouwen en daarvoor een bouwaanvraag indient.

Nadat zulks is gebeurd, stelt men vast dat zulks onmiddellijk in talrijke belanghebbende middens gekend is, met als gevolg dat deze mensen door allerlei personen lastig gevallen en allerlei zaakjes wijsgemaakt worden in zake het al of niet krijgen van krediet.

Zo meldt ons een reder, dat men hem geen krediet zal toestaan als hij bouwt in de vreemde.

Een andere wordt wijs gemaakt dat hij geen krediet zal krijgen als hij een motor in het buitenland bestelt.

En dan wordt hem een en ander voorgesteld.

Al deze beweringen zijn uit de lucht gegrepen.

Daarom raden we alle reders welke krediet verlangen of hiervoor moeilijkheden hebben, zich te wenden tot het sekretariaat van de rederscentrale, waar zij steeds juist zullen voorgelicht worden omtrent wat mag en niet mag.

# oostendse markt en vismijnecho's

De visaanvoer welke in de afgelopen week veel groter was dan de voorgaande week, bestond voor het grootste deel uit IJslandse soorten. Neem daarbij dat er deze week geen vleesloze dag was aangezien er dispensatie was verleend wat betreft het vleesderven en de zeer lage prijzen die voor IJslandvis in het bijzonder en voor ronde vis in het algemeen werden betaald, worden normaal. Het waren inderdaad de IJslandse soorten welke het goedkoopst waren en hiervan waren dan kabeljauw en vooral schelvis spotgoedkoop. Soorten die deze week goed werden verkocht en dit wel enigszins tegen de verwachtingen in, waren platvis en roggen. Voor tongen waren de noteringen beter dan verleden week en hier moet de reden worden gezocht in de slechte weersomstandigheden van de laatste weken, waardoor de tongenaanvoer in het buitenland nogal daalde. Benevens het slechte visweer is daar ook nog het winterharingseizoen dat nu volop bezig is, en waardoor een groot deel van de middenslagvloot (tongenvissers bij uitstek) uitvalt.

De beste Westvis verkoop hadden we dinsdag toen de vangsten nogal omvangrijk waren en de prijzen vooral deze soorten gestegen waren ten opzichte van de maandagmarkt. Het was dan ook maar 529.000 F dat als hoogste opbrengst werd geboekt deze week, en dit door de O.299, een der grootste schepen van de vloot.

De besten waren daarentegen de haringvissers. Nadat op het einde van vorige week niet veel meer kon gevist worden wegens het gure en stormachtige weer, werd zaterdag dan toch uitgevaren naar de Sandettie-haringgronden van waar maandag omvangrijke vangsten werden binnengebracht. De prijs voor haring bleef op eenzelfde peil als verleden week en schommelde rond de 5 F per kg. Met vangsten zoals deze week kan er toch iets verdiend worden.

Zoals gewoonlijk waren het de garnaalvissers welke er 't slechtst aan toe waren en de cijfers over aanvoer en opbrengst gedurende de maand oktober spreken zeker duidelijke taal : 5.691 kg voor 219.928 F, vorig jaar waren deze cijfers : 66.266 kg voor 955.279 F.

De sprot krijgt momenteel zeer hoge cijfers. De aanvoer is ook erg klein en de vangsten niet renderend.

De totale aanvoer werd dit keer door 88 schepen binnengebracht ; hiervan waren er 46 haringschepen welke 419.700 kg haring op de markt brachten. De rest van de schepen zorgde voor 13.170 bennen vis, 36.000 kg tong en 6.500 kg kreeftjes.

Door 11 IJslanders werden 9.530 bennen vis en 6.500 kg kreeft aangevoerd. Het best van al werden de **kreeftjes verkocht en dit spijt** het gevorderde jaargetij. Het minst van al werd betaald voor schelvis en kabeljauw. Per schip waren de vangsten erg klein aangezien een schip als de O.80 er slechts in slaagde 1.100 bennen in de afslag te zetten.

Voor Noordzeevis was er al evenmin belangstelling. De aanvoer van deze visgrond was nochtans niet bijzonder groot maar eens de markt verzadigd, met ronde IJslandse soorten, was er voor de betere kwaliteit van de Noordzee maar weinig genade. Toch werden de meeste soorten wel iets duurder verkocht dan de IJslandse. In totaal van deze visgrond 4 vangsten met 1.370 bennen vis. Van het Kanaal was de aanvoer zeer gering wat niet belette dat deze soorten zeer goedkoop verkocht werden. Alleen roggen waren dinsdag en woensdag iets duurder. De opbrengsten die door beide schepen werden besomd waren te laag om renderend te zijn. In totaal 420 bennen vis en 500 kg tong uit 2 vangsten.

Van de Noord werden eveneens 2 vangsten gelost welke 330 bennen vis bevatten. De sterk gedaalde prijs voor gullen was echter oorzaak dat de opbrengsten niet bijzonder hoog waren, ze waren toch renderend door het feit dat ze in korte tijd werden verwezenlijkt.

Voor de tongenvangers was het nog niet zo'n slechte week. Voor tongen werden immers betere prijzen betaald dan verleden week met alleen woensdag op het einde van de verkoop een plotse en sterke daling voor de kleine sorteringen.

De uitslagen voor de Witte Bankers welke 440 bennen vis en ca 23.250 kg tong losten waren wel bevredigend. De kreeftenputters deden het lang niet slecht en uit 4 vangsten werden 320 bennen vis en 6.900 kg tong gelost. Hier alle renderende uitslagen. Van de Oost werd slechts één vangst aangevoerd die bestond uit 90 bennen vis en een 1.300 kg tong. De prijzen voor platvis waren zeer goed en ook dit schip kon een redelijke goede uitslag bereiken. Van de West werden tenslotte de mooiste en grootste vangsten op de tweede verkoopdag verkocht. Hier ook waren de resultaten meestal bevredigend, dank zij een grote vangst vis en tong. In totaal zeven schepen met 460 bennen vis en 3.800 kg tong.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

| | 7-11-1960 | 8-11-1960 | 9-111-1960 |
|---|---|---|---|
| Tongen, grote — Sole, grosse | 53,60-59,60 | 55,—-58,60 | 54,40-61,50 |
| 3/4 tongen — 3/4 sole | 51,—-54,— | 52,—-55,20 | 52,—-55,40 |
| Bloktongen — Sole moyenne | 49,—-52,— | 48,—-54,— | 48,80-53,— |
| Voor-kleine — Toute petite | 46,—-49,— | 46,60-50,— | 44,60-50,— |
| Kleine — Petite | 35,20-38,— | 35,20-38,20 | 27,40-39,20 |
| Tarbot, groot — Turbot, gros | 41,—-42,60 | 38,—-47,70 | 43,—-51,— |
| Middel — Moyenne | 26,—-38,— | 25,—-34,— | 37,—-41,— |
| Kleine — Petite | 10,50-25,20 | 18,—-30,— | 17,80-30,— |
| Griet — Barbue | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | ..... | ..... |
| Schol — Plie | 17,—-18,— | 16,—-18,50 | 18,—-18,80 |
| Grote iek — Grosse | 15,40-17,— | 16,—-16,20 | 16,—-18,— |
| Kleine iek — Petite | 12,—-16,— | 13,—-16,— | 15,40-16,— |
| Iek 3e slag — 3e sorte | 11,—-14,20 | 11,—-14,60 | 14,— |
| Platjes — Toute petite | 5,40- 7,— | 6,40- 8,— | 6,60- 8,20 |
| Schelvis grote — Aiglefin, gros | 6,—-10,50 | 7,80-11,60 | ..... |
| Middel — Moyen | 5,—- 6,60 | 8,—- 8,50 | ..... |
| Kleine — Petit | 4,—- 6,40 | 4,20- 8,60 | ..... |
| Heek, grote — Merlu, gros | ..... | 16,—-20,— | 24,—-26,— |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | 14,—-16,— |
| Kleine — Petit | 5,20 | 3,— | ..... |
| Rog — Raie | 5,—-10,— | 7,—-12,— | 7,—-13,60 |
| Rode poon — Perlon | 6,60 | 12,50 | ..... |
| Grauwe poon — Grondin | 3,— | 3,—- 4,— | ..... |
| Kabeljauw — Cabillaud | 8,60-16,— | 8,20-14,20 | 9,20-16,— |
| Gullen — Petit cabillaud | 4,20- 9,— | 4,20-11,40 | 7,20-12,— |
| Hozemondhamme — Baudroie | 20,—-29,— | 19,—-27,80 | 24,— |
| Wijting — Merlan | 3,—- 5,40 | 4,—- 5,40 | 3,—- 9,— |
| Schar — Limande | ..... | 5,20 | ..... |
| Steenschol — Sole limande | 18,50-19,— | 19,— | 16,20-18,— |
| Zeehaai — Aiguillat | 5,—- 6,— | 5,—- 6,— | 7,— |
| Hondshaai — Rousette | 5,— | 5,— | 6,— |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive | 22,— | ..... | ..... |
| Makreel — Maquereau | 4,—- 8,— | 7,— | ..... |
| Horsmakreel — Saurel | ..... | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | ..... | 8,—-17,50 | ..... |
| Keilrog — Raie radiée | 6,40-13,— | 18,— | ..... |
| Zeekreeft — Langoustine | 10,—-20,— | 11,—-21,— | ..... |
| Schaat — Flotte | 12,—-15,— | 12,—-14,— | ..... |
| Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor. | ..... | ..... | ..... |
| Lom — Brosme | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal — Congre | 4,— | 4,50-10,— | ..... |
| Leng — Lingue | ..... | ..... | ..... |
| Schartong — Cardine | 4,80-20,— | 13,—-20,60 | ..... |
| Volle haring — Hareng | 4,20- 6,40 | 5,20- 5,80 | 4,20- 5,80 |
| IJle haring — Hareng guai | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai — Latour | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk — Tacaud | 2,—- 2,40 | ..... | ..... |
| Heilbot — Flétan | 16,—-35,— | 24,—-36,— | ..... |
| Koolvis — Colin | 3,—- 7,60 | 5,—- 6,60 | ..... |
| Steur — Esturgeon | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf — Loup de Mer | ..... | ..... | ..... |
| Pollak — Lieu jaune | ..... | 15,— | ..... |
| Zonnevis — St Pierre | ..... | 31,— | ..... |
| Koningsvis | 4,40-10,— | 4,—- 9,— | ..... |
| Hondstong — Plie cynoglosse | | | |

## Maandag 7 november

**IJSLAND**

| | | Kreeften | | |
|---|---|---|---|---|
| O.90 | 21 | 1500 | —— | 501.225 |
| O.299 | 20 | 1800 | —— | 526.970 |
| O.318 | 18 | 750 | —— | 253.005 |
| O.269 | 17 | 700 | —— | 249.615 |
| O.231 | 18 | 400 | 3500 | 203.460 |
| O.282 | 17 | 550 | —— | 201.380 |
| O.292 | 16 | 530 | —— | 200 310 |

**NOORDZEE**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| O.335 | 16 | 270 | —— | 105.500 |
| O.237 | 18 | 500 | —— | 179.600 |
| **NOORD** | | | | |
| Z.542 | 7 | 180 | —— | 70.440 |
| O.87 | 4 | 150 | —— | 65.020 |

**KANAAL**

| | | Tongen | | |
|---|---|---|---|---|
| O.348 | 12 | 200 | 500 | 87.280 |

**WITTE BANK**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| O.112 | 15 | 40 | 2300 | 115.190 |
| Z.511 | 14 | 50 | 1600 | 94.860 |
| O.243 | 16 | 40 | 2400 | 122.140 |
| Z.549 | 15 | 30 | 2300 | 123.460 |
| Z.745 | 15 | 50 | 2000 | 100.770 |
| **KREEFTENPUT** | | | | |
| Z.443 | 14 | 100 | 1600 | 117.640 |
| **WEST** | | | | |
| N.819 | 8 | 70 | 100 | 40.230 |
| **SANDETTIE** | | | | |

| | | Haring | | |
|---|---|---|---|---|
| O.214-O.193 | 2 | 33.500 | | 165.968 |
| O.284-O.283 | 2 | 41.600 | | 214.710 |
| O.156-O.115 | 2 | 18.600 | | 102.268 |
| O.131-O.279 | 2 | 18.750 | | 91.976 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| O.154-O.135 | | 2 | 18.150 | 91.140 |
| O.191-O.312 | | 2 | 21.150 | 105.595 |
| Z.462-O.550 | | 1 | 6.050 | 33.575 |
| O.160-O.249 | | 2 | 23.550 | 121.833 |
| O.127-O.153 | | 2 | 19.500 | 103.070 |

## Dinsdag 8 november

**IJSLAND**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Kreeften | | |
| O.80 | 17 | 1200 | —— | 357.420 |
| O.250 | 18 | 450 | —— | 155.060 |
| O.286 | 19 | 750 | 3000 | 345.430 |
| **MORAY** | | | | |
| O.124 | 15 | 430 | —— | 159.830 |
| **WITTE BANK** | | | | |
| | | Tongen | | |
| O.287 | 15 | 50 | 2400 | 116.660 |
| Z.539 | 11 | 30 | 2000 | 92.580 |
| Z.290 | 12 | 20 | 1300 | 60.000 |
| Z.514 | 12 | 50 | 1400 | 75.190 |
| **KREEFTENPUT** | | | | |
| | | Tongen | | |
| Z.422 | 14 | 60 | 2100 | 113.670 |
| **OOST** | | | | |
| Z.199 | 12 | 90 | 1300 | 111.570 |
| **WEST** | | | | |
| O.184 | 7 | 40 | 700 | 60.810 |
| O.128 | 10 | 120 | 600 | 97.030 |
| Z.562 | 10 | 140 | 1300 | 115.240 |
| O.147 | 7 | 30 | 400 | 42.080 |
| **KANAAL** | | | | |
| O.227 | 16 | 220 | —— | 89.250 |
| **SANDETTIE** | | | | |
| | | Haring | | |
| O.160-O.249 | | 1 | 14.800 | 81.740 |
| O.127-O.153 | | 1 | 13.800 | 77.196 |
| O.193-O.214 | | 1 | 14.050 | 79.909 |
| O.283-O.284 | | 1 | 10.900 | 62.870 |
| Z.462-Z.550 | | 1 | 13.250 | 75.226 |

## Woensdag 9 november

**IJSLAND**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| O.317 | 19 | 1000 | —— | 317.300 |
| **MORAY** | | | | |
| Z.425 | 12 | 170 | —— | 94.630 |
| **WITTE BANK** | | | | |
| | | Tongen | | |
| O.170 | 14 | 30 | 2300 | 101.090 |
| O.268 | 12 | 50 | 1800 | 95.720 |
| **KREEFTENPUT** | | | | |
| Z.491 | 12 | 70 | 1400 | 77.730 |
| Z.274 | 11 | 90 | 1600 | 102.310 |
| **WEST** | | | | |
| O.185 | 8 | 40 | 600 | 54.820 |
| O.532 | 2 | 20 | 100 | 16.500 |
| **SANDETTIE** | | | | |
| O.135-O.154 | | 2 | 22.050 | 107.310 |
| O.223-O.244 | | 2 | 21.250 | 101.684 |
| Z.462-O.550 | | 1 | 9.350 | 44.803 |
| O.115-O.156 | | 2 | 16.200 | 75.730 |
| O.283-O.284 | | 1 | 14.000 | 68.340 |
| O.193-O.214 | | 1 | 13.800 | 66.180 |
| O.131-O.279 | | 2 | 15.150 | 72.520 |
| O.191-O.312 | | 2 | 24.450 | 119.060 |
| O.160-O.249 | | 1 | 18.650 | 89.950 |

**DONDERDAG 10 NOVEMBER**

**SANDETTIE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| O 223-O.244 | 1 | 1.400 | 8.720 |
| O.127-O.153 | 1 | 1.650 | 8.258 |
| O.115-O.156 | 1 | 7.350 | 37.220 |
| O.193-O.214 | 1 | 8.500 | 47.500 |
| O.283-O.284 | 1 | 8.850 | 50.176 |
| O.191-O.212 | 1 | 2.800 | 15.120 |
| O.160-O.249 | 1 | 1.850 | 10.172 |
| O.135-O.154 | 1 | 1.400 | 7.560 |
| O.131-O.279 | 1 | 1.000 | 5.200 |

### OOK IN OKTOBER MINDER GARNAAL

Zoals verwacht is het ook in de maand oktober voor de garnaalvissers niet veel bijzonders geworden. De vangsten waren de ganse maand zeer gering zowel in totaal, als per schip. Er bleven maar weinig garnaalschepen meer over, aangezien de meeste van onze kustvaartuigen in de voorbije maand op sprot en vis gingen varen.

Zodoende werd het sprotseizoen nogal vroeg en zelfs te vroeg ingezet. Benevens de sprotvaarders, kregen we ook veel meer visvangers dan gewoonlijk. Deze visvangers brachten vaak omvangrijke vangsten vis en tong binnen, zodat de schepen welke regelmatig op vis vaarden ,heel wat betere resultaten zullen bereikt hebben. Ondertussen werden er slechts 176 vangsten gelost in tegenstelling met 480 in oktober 1960. De aanvoer is veel minder omvangrijk en daalde van 66.266 kg tot 5.691 kg. Per schip waren de vangsten 32 kg i.p.v. 138 kg. Het spreekt vanzelf dat de prijzen al te sterk zouden moeten stijgen om deze kloof te overbruggen en dit was dan ook niet het geval. Per schip was de opbrengst aanzienlijk lager dan vorig jaar aangezien toen 1.990 F werd besomd tegenover nu nog slechts 1.249 F. De gemiddelde prijs steeg van 14,41 F naar 38,64 F. De vraag naar garnaal is immers in de oktobermaand veel kleiner geworden en vooral de gewone man kan geen fabelachtige prijzen betalen zoals deze soms in het seizoen betaald worden.

### 210.000 KG GARNAAL MINDER NA TIEN MAANDEN

De teruggang van de vangsten was van aard om de aanvoer na 10 maanden te doen verminderen met 210.000 kg tegenover de tien maanden in 1959.

Door het aanhoudend varen op vis door verschillende schepen van de garnaalvloot, daalde het aantal vangsten van 5.181 naar 3.114. De aanvoer verminderde van 316.912 kg tot 106.048 kg. Het was echter niet alleen omwille van het kleiner aantal vangsten, maar ook en vooral door de kleine omvang van de vangsten, die daalde van 61 naar 34 kg, dat deze totale aanvoer zoveel kleiner was. De gemiddelde prijs steeg evenwel van 29,75 F tot 48,45 F.

De gemiddelde opbrengst verminderde van 1819 F naar 1.650 F. De totale opbrengst daalde van 9.428.487. F naar 5.138.794 F. Voor de garnaalvloot is dit dus een opbrengstvermindering van niet minder dan 4.289.693 F, een cijfer dat al kan tellen. Toch kan niet worden gezegd, dat het zo veel slechter ging voor de kustvissersvloot, aangezien een aanzienlijk deel van hetgeen hier te kort was, ingewonnen werd door de schepen welke op vis vaarden en die soms aardige resultaten wisten te bereiken, resultaten die toch altijd beter waren dan deze welke door de garnaalvloot werden bereikt. Toch is het wel spijtig dat het grootste deel van de kustvisserij haar typische visserij niet meer kan bedrijven omdat er niets te vangen is.

### STEEDS MEER IJSLANDVIS

De maandagmarkt van deze week was weer meer dan goed voorzien van IJslandse vissoorten. 6.000 bennen van deze vissoorten werden door 7 van deze schepen gelost. Een paar grote schepen en 5 kleine IJslanders, losten doorgaans nogal kleine vangsten die mede door de nogal lage prijzen die voor de meeste soorten werden betaald, opbrengsten gaven welke ver beneden het renderend peil bleven. Vooral de grootste IJslanders zullen er weer heel wat mogen bijleggen om uit hun kosten te geraken. De goedkoopste soorten waren deze welke de vorige week steeds het duurst waren : kabeljauw en schelvis. Voor zeebaars, koolvis, leng en wijting waren de prijzen ook lager maar hier was de prijsdaling niet zo hevig. Voornamelijk wijting moest vandaag veel worden opgevangen. De kwaliteit was nochtans niet bijzonder slecht, integendeel. De beste opbrengst of toch althans de hoogste was voor de O.299 die 526.970 F besomde; het laagste cijfer was voor de O.292 met 200.310 F.

### WEINIG KANAALSOORTEN

Van deze visgrond kregen we op de maandagmarkt inderdaad amper 1 vangst, deze van de O.348. De vangst was niet bijzonder groot en bestond doorgaans uit goedkope soorten. Alleen de ongeveer 550 kg tong gaven een goede stoot. De vlucht werd nochtans geremd door de rogprijzen, de noteringen voor wijting en soldaten en de lage prijzen voor bijna alle andere soorten. Een opbrengst van 87.280 F kan dan ook moeilijk als renderend worden beschouwd. De invloed van de feestdag en de toelating vlees te eten, laten zich wel goed gevoelen (bij de beenhouwers zal dit wel het geval niet zijn, deze schijnen een beentje voor te hebben).

### LANGE REIZEN EN LAGE OPBRENGSTEN VAN DE NOORDZEE

2 Noordzeeschepen zetten op de openingsmarkt een 750 bennen vis in de afslag. Beide schepen maakten een tamelijk lange reis en hadden met zwaar weer af te rekenen. Tot overmaat van ramp, waren ook de prijzen nog onder 't vriespunt, zodat ook hier de opbreng- Vooral de O.335 moest het dit keer met zeer weinig stellen en bracht slechts 105.500 F op. Voor de O.237 was het wel een brok meer, maar ook dit cijfer kan niet als renderend beschouwd worden : 179.600 F. Voor witte kabeljauw werd als topprijs 800 F betaald. De kabeljauw in bennen en de gullen, waren werkelijk goedkoop, evenals trouwens de weinige koolvis en de andere ronde soorten. Duur waren de Schotse schol en de steenschol. Deze soorten waren echter te weinig voorhanden om de opbrengst gunstig te kunnen beïnvloeden.

### GOEDE UITSLAGEN VOOR DE WITTE BANKERS

Dank zij de nogal sterk gestegen prijzen voor de kleinste tongsorteringen, waarbij voor kleine tong tot 38 F per kg werd betaald en waarbij de nog kleinere sortering tot 1.100 F kreeg, konden de Witte Bankers met middelgrote vangsten op de openingsmarkt een reisje maken. De grote sorteringen kregen tot bij de 60 F per kg zodat de gemiddelde prijs heel wat beter was dan verleden week. Het nogal ongunstig weer zal hier wel de grote oorzaak zijn. Slecht weer waardoor de tongenaanvoer in de buurlanden sterk daalde. De beste oopbrengst was voor de Z.549 die 123.460 F besomde, terwijl door de Z.511 nog 94.860 F werd bereikt.

De vangst die door de Z.443 van de Kreeftenput werd binnengebracht, was van goede kwaliteit en bestond uit de goede soorten, t.t.z. deze welke zaad in het bakje brengen. Platvis kreeg inderdaad goede noteringen terwijl voor deze tongen de hoogste prijs van de markt werd betaald. De uitslag : 117.640 F was wel renderend.

Westvis was bepaald schaars hetgeen niet belette dat ook de roggen zeer goedkoop verkocht werden. Voor geen enkele van deze soorten werden trouwens hoge prijzen betaald zodat de opbrengst van de N.819 slechts 40.320 F bedroeg.

### GULLEN STERK IN PRIJS GEDAALD

Ook in het buitenland moet de vraag naar kleine gullen nogal gedaald zijn, dit althans te oordelen naar de sterk gedaalde prijzen die momenteel voor deze gullen betaald worden. In vergelijking met een paar weken geleden is deze prijs inderdaad tot 300 F en meer per ben gedaald. Hierdoor waren de opbrengsten welke door de 2 Noordschepen, de O.87 en de Z.542 werden bereikt veel minder hoog dan verwacht. De opbrengsten varieerden voor deze schepen van 65.000 naar 70.000 F. In de tijd dat het bereikt werd, was het echter nog bevredigend.

### HARINGVANGERS IN HUN ELEMENT

Op de maandagmarkt kregen we de grootste aanvoer van dit seizoen, nl. bij de 210.000 kg binnengebracht door 9 koppels of 18 schepen. De grootste vangst was voor de haringvissers bij uitstek: O.283-O.284 die samen 832 bennen losten en hiervoor 214.000 F besomden. De eerstvolgende daarop waren de O.193-O.214 met 165.968 F voor 690 bennen. De haringprijs lag zoal op hetzelfde peil van verleden week, t.t.z. rond de 5 F per kg met een maksimum van 320 F en een minumum van 210 F. Deze haring was van nogal goede kwaliteit. De meeste opbrengsten varieerden tussen de 90.000 en de 105.000 F zodat het voor de meeste schepen een goede week-inzet was. Alleen de Z.462 en de Z.550 vielen lichtjes uit de toon met samen 35.575 F van 6.050 kg. Mocht het weer goed blijven dan kunnen deze week nog aardige hoeveelheden binnengebracht worden.

### ZEER SLECHT VOOR DE IJSLANDERS

«Slechts» 3 IJslanders hetgeen evenwel nog veel te veel bleek en zodoende bleven ook op de dinsdagmarkt de prijzen op een zeer laag peil dat nog lager was voor sommige soorten dan maandag. De vangsten waren doorgaans niet zeer omvangrijk zodat van renderende uitslagen moeilijk sprake kon zijn behalve dan voor de O.286 die 345.430 F besomde en zodoende bijna de opbrengst van de O.80 wist te evenaren, dit laatste schip bereikte immers slechts 357.420 F.

Van de Noordzee vandaag maar 1 vangst en wel deze van de O.124. De vangst was redelijk omvangrijk, de prijzen lieten echter niet toe dat een goede uitslag werd berekit, zodat het voor dit schip maar 159.830 F werd.

### OOK DINSDAG HARING OP DE MARKT

Op de 2e verkoopdag waren er een 4-tal haringkoppels aan de afslag met vangsten die varieerden van 218 naar 300 bennen De prijzen schommelden van 260 naar 290 F per ben hetgeen een redelijk gemiddelde kan genoemd worden. Er werden dan ook redelijk goede dagopbrengsten bereikt die rond de 30 à 40 duizend F bedroegen.

| Datum | Vangsten | Kgr | F | Min. | Max. | Gem. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **GARNAALAANVOER TE OOSTENDE** | | | | | | |
| 24-10 | 6 | 163 | 7.068 | 36,— | 48,— | ...-... |
| 25-10 | 11 | 278 | 10.998 | 33,— | 48,— | ...-... |
| 26-10 | 8 | 215 | 9.383 | 39,— | 50,— | ...-... |
| 27-10 | 6 | 155 | 7.164 | 43,— | 50,— | ...-... |
| 28-10 | 9 | 197 | 8.863 | 42,— | 48,— | ...-... |
| 29-10 | 7 | 135 | 5.267 | 34,— | 42,— | ...-... |
| 3-11 | 2 | 27 | 1.620 | 60,— | 60,— | ...-... |
| Tot. oktober 1960 | | | 219.928 | | | |
| **VISAANVOER TE OOSTENDE** | | | | | | |
| 7-11 | 37 | 607.250 | 4.388.230 | | | |
| 8-11 | 25 | 267.200 | 2.368.761 | | | |
| 9-11 | 26 | 234.600 | | | | |
| Tot. | 88 | 1.109.050 | | | | |
| **VISAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 7-11 | 6 | 12.007 | 128.575 | | | |
| 9-11 | 5 | 9.427 | 104.632 | | | |
| **GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 3-11 | 3 | 168 | 8.158 | 45,— | 52,— | 48,56 |
| 4-11 | 7 | 340 | 17.460 | 43,— | 55,— | 51,35 |
| 5-11 | 5 | 87 | 4.769 | 50,— | 58,— | 54,81 |
| 7-11 | 1 | 24 | 1.080 | 45,— | 45,— | 45,— |
| 8-11 | 8 | 317 | 14.222 | 40,— | 48,— | 44,86 |
| 9-11 | 9 | 352 | 13.460 | 31,— | 43,— | 38,23 |
| **SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 3-11 | 4 | 1.520 | 14.345 | | | |
| 4-11 | 10 | 1.796 | 18.858 | | | |
| 5-11 | 2 | 400 | 4.820 | | | |
| 7-11 | 4 | 946 | 12.568 | | | |
| 8-11 | 10 | 3.308 | 41.861 | | | |
| **GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE** | | | | | | |
| 4-11 | 4 | 155 | 7.379 | 44,— | 52,— | |
| 7-11 | 12 | 974 | 39.438 | 36,— | 43,— | |
| 8-11 | 9 | 562 | 22.751 | 35,— | 45,— | |
| 9-11 | 18 | 1.075 | 33.967 | 27,— | 35,— | |
| **VISAANVOER TE ZEEBRUGGE** | | | | | | |
| 3-11 | 13 | 15.910 | 284.070 | | | |
| 5-11 | 3 | 4.445 | 90.960 | | | |
| 7-11 | 5 | 22.670 | 396.770 | | | |
| 8-11 | 10 | 27.585 | 398.260 | | | |
| 9-11 | 13 | 28.850 | 452.750 | | | |
| **HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 3-11 | 5 | 1.670 | 12.890 | | | |
| 4-11 | 9 | 4.412 | 32.770 | | | |
| 5-11 | 2 | 975 | 8.500 | | | |
| 7-11 | 2 | 2.150 | 13.470 | | | |
| 8-11 | 1 | 1.431 | 8.720 | | | |

# AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

**Zaterdag 5 november**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.471 | — | — | — | 39.590 |
| Z.472 | — | — | — | 33.300 |
| Z.777 | — | — | — | 18.070 |

**Maandag 7 november**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.516 | — | — | — | 1.240 |
| Z.444 | 12 | 2000 | 80 | 113.110 |
| Z.551 | 10 | 500 | 70 | 75.420 |
| Z.460 | 14 | 1600 | 60 | 93.010 |
| Z.93 | 11 | 800 | 100 | 113.990 |

**Dinsdag 8 november**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.420 | 11 | 800 | 80 | 66.060 |
| Z.538 | 1 | 50 | 8 | 7.390 |
| Z.558 | 10 | 400 | 60 | 60.710 |
| Z.554 | 10 | 900 | 85 | 92.480 |
| Z.598 | 10 | 500 | 70 | 52.420 |
| Z.201 | 10 | 450 | 50 | 44.550 |
| Z.470 | 9 | 500 | 45 | 46.380 |
| Z.453 | — | — | — | 6.330 |
| Z.548 | — | — | — | 18.490 |
| Z.270 | — | — | — | 3.450 |

**Woensdag 9 november**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.480 | 1 | 60 | 8 | 10.140 |
| Z.495 | 11 | 750 | 60 | 68.890 |
| Z.552 | 11 | 500 | 50 | 48.090 |
| Z.603 | 11 | 500 | 50 | 55.710 |
| Z.540 | 11 | 800 | 100 | 103.590 |
| Z.557 | 9 | 200 | 55 | 31.900 |
| Z.451 | 3 | 100 | 20 | 22.630 |
| Z.541 | 4 | 200 | 25 | 26.830 |
| Z.30 | 4 | 200 | 30 | 28.630 |
| Z.499 | 4 | 200 | 20 | 24.030 |
| Z.22 | 1 | 100 | 5 | 4.800 |
| Z.251 | 2 | 200 | 10 | 12.320 |
| Z.52 | 2 | 200 | 15 | 15.190 |

## GENT

**VAN 29 TOT 4 NOVEMBER 1960**

Drie vierden tongen 80-90; voorkleine tongen 70-75; grote tarbot 90; middelmatige tarbot 85; kleine tarbot 55; grote iek 35; kleine iek 20; iek 3e slag 14; platjes 8; grote schelvis 80; middelmatige schelvis 55; rog 23-60; kabeljauw 58-65; gullen 20-24; hozemondhamme 48; wijting 18-20; makreel 16-20; repen zeebaars 46-56; ijle haring 14-18; gepelde haringshaai 45; koolvis 30; garnalen 4-90 F per kg.

## BRUSSEL

**VAN 29 TOT 4 NOVEMBER 1960**

Drievierden tongen 90-100; voorkleine tongen 80; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 90; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 35-40; platjes 14-18; middelmatige schelvis 65-75; vlerken rog 60-70 ; kabeljauw 55-75; repen gullen 56-60; hozemondhamme 52-60; wijting 24-28; arend (pieterman) 55; makreel 24-30; rode knorhaan 42; repen zeebaars 55-65; ijle haring 20-28; heilbot 90; koolvis 32-40; verse garnalen 80-90 F per kg.

# IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

| | 7-11-1960 | 8-11-1960 | 9-11-1960 |
|---|---|---|---|
| Grote schelvis | 7,60-13,20 | 7,40-10,— | 9,40-11,40 |
| Middelmatige schelvis | 5,20- 7,— | 7,40- 7,80 | 7,80- 8,80 |
| Kleine schelvis | 4,— 5,— | 4,— 5,80 | 5,— 8,80 |
| Kabeljauw | 6,60-11,40 | 7,40-11,— | 6,20- 8,80 |
| Gullen | 5,40- 7,20 | 5,— 6,80 | 4,— 7,— |
| Wijting | 5,— 7,20 | 4,— 6,80 | ..... |
| Schaat | 7,—11,20 | 7,40-11,— | 5,— |
| Zeebaars | 4,20- 7,20 | 4,— 7,40 | 4,60- 7,80 |
| Leng | 4,60- 7,60 | 5,60- 9,40 | 5,80- 8,— |
| Schartong | 5,60- 5,60 | 4,— 7,— | ..... |
| Heilbot | 18,—31,80 | 16,—33,— | 28,—32,— |
| Koolvis | 5,— 8,— | 6,20- 8,— | 4,— 7,40 |
| Hondstong | 4,— 9,40 | 4,— 9,80 | ..... |
| Zeewolf | 4,40- 54,40 | 5,50 | ..... |
| Platen | | | |

# VERWACHTINGEN

**MAANDAG, 14- NOVEMBER 1960**

**West : N.762—U.763**
**IJsland : O.316 (150 bennen vis); O.86 (600 bennen) ; O.224 ; O.298 ; O.295 ; O.228.**
**Moray Firth : O.329.**
**Witte Bank : O.165 ; O.166 ; O.122 ; O.235 ; Z.537 ; O.256.**
**Kanaal : Z.543 ; O.232 ; O.175 ; O.109 ; O.705.**
**Kreeftenput : O.346.**

**DINSDAG, 15 NOVEMBER 1960**

**IJsland : O.224 ; O.108 ; O.285.**
**Noordzee : O.342 ; O.281.**
**Kanaal :O.265 ; O.266.**
**West : O.77 ; O.349 ; O.276 ; O.152.**

**DINSDAG of WOENSDAG**

**IJsland : O.331.**

**WOENSDAG, 16 NOVEMBER 1960**

**IJsland : O.85 ; Z.212.**
**Witte Bank : O.412 ; O.421 ; Z.321.**
**West : O.196 ; O.806 ; O.327.**
**Noordzee : O.94 ; O.278.**

# MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT ZEEBRUGGE

| | 7-11-1960 | 9-11-1960 | 7-11-1960 | 8-11-1960 | 9-11-1960 |
|---|---|---|---|---|---|
| Grote tong — Grosse sole | 50-51 | 57-58 | 50-51 | 52-55 | 53-57 |
| Bloktong — Sole moyenne | 52-54 | 58-60 | 46-50 | 50-54 | 53-56 |
| Fruittong — Sole 3/4 | 55-88 | 58-60 | 48-51 | 52-57 | 57-60 |
| Schone kleine tong — Petite sole | 50-48 | 52-54 | 49-52 | 52-58 | 58-61 |
| Kleine tong — Toute petite sole | 40 | 37-41 | 48-51 | 46-51 | 47-53 |
| Grote tarbot — Turbot gros | 40 | ....-.... | 49-50 | 49-51 | 50-51 |
| Middelm tarbot — Turbot moyen | 42 | 45 | 42-46 | 42-46 | 46-48 |
| Varia — Divers | 28 | 32 | 25-29 | 26-30 | 30-32 |
| Griet — Barbue | 29-30 | 24-29 | 25-30 | 26-31 | 30-33 |
| Pieterman — Grande vive | ....-.... | 42 | ....-.... | 25-31 | ....-.... |
| Grote pladijs — Grosse plie | 12 | 15 | 15-17 | 15-18 | 14-17 |
| Middelm. pladijs — Plie moyenne | 16-14 | 16 | 13-15 | 13-16 | 11-14 |
| Kleine pladijs — Petite plie | 4-10 | 10 | 15-13 | 13-15 | 13-15 |
| Deelvis — Portion | ....-.... | ....-.... | 12-14 | 7-12 | 7-10 |
| Kabeljauw — Cabillaud | 16-22 | ....-.... | 15-17 | 15-17 | 15-18 |
| Gul — Petit cabillaud | 15-10 | 17- 6 | 2-14 | 3- 9 | 4- 9 |
| Keilrog — Raie radiée | 18 | 20 | ....-.... | ....-.... | ....-.... |
| Rog — Raie | 9-11 | 12-14 | 9-10 | 9-10 | 10-11 |
| Tilten | 11-10 | 8- 9 | 7- 9 | 7- 8 | 6- 9 |
| Scherpstaarten | 6- 5 | 5- 7 | 8- 9 | 7- 8 | 6- 9 |
| Halve man | ....-.... | ....-.... | 5- 6 | 5- 6 | 4- 5 |
| Grote wijting — Gros merlan | 9 | 8 | 4- 8 | 3- 6 | 3- 8 |
| Kleine wijting — Petit merlan | 4- 6 | 3- 4 | ....-.... | ....-.... | ....-.... |
| Bot — Flet | ....-.... | ....-.... | ....-.... | ....-.... | ....-.... |
| Schar — Limande | 12- 9 | 14- 9 | ....-.... | ....-.... | ....-.... |
| Zeehaai — Aiguillat | ....-.... | 7 | ....-.... | 6- 9 | 7- 9 |
| Zeehond — Chien de mer | 5- 6 | 6- 7 | 6- 8 | 5- 7 | 5- 6 |
| Robaard — Grondin rouge | 12 | 13- 7 | 5- 6 | 5- 6 | 4- 5 |
| Knorhaan — Grondin | 7 | 7 | 12-14 | 11-12 | 11-13 |
| | | | ....-.... | ....-.... | ....-.... |

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### FRANKRIJK

**22-153(T) Haven van Duinkerken — Baggerwerkzaamheden.**

De zandzuiger «P.H. Watier» werkende en varende in de vóórhaven en op de rede van Duinkerken, elke dag van 0700 tot 2000, zal vanaf 21 oktober 1960 en gedurende ongeveer 2 maanden voorrang hebben op volgende vaartuigen :

— vissersvaartuigen ;
— sleepboten ;
— hulpvaartuigen (baggerboten, vlottende kranen, bebakeningsvaartuigen, enz) ;
— plezierboten en redeboten.

Bijgevolg dienen deze vaartuigen zich te verwijderen van zijn koers.
(Med. «Ponts et Chaussées» Duinkerken 19-10-60 — H.32275).

### BELGIE

**22-154(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.**

**Zie B.a.Z. 1-13-1960.**
Gedurende de weken van 7 tot en met 19 november 1960 zullen alleen op donderdag 10, donderdag 17 en vrijdag 18 november 1960 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-'60 zijn van kracht.
(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 28-10-'60 — H.32331)).

**22-155 Officiële radioberichten bestemd voor de Belgische koopvaardijschepen. — Het BELMAR-SYSTEEM.**

BELANGRIJK : De Kommandanten der koopvaardijschepen zullen er voor zorgen dat deze mededeling ter kennis wordt gebracht aan de officier radiotelegrafist.

1. De para. 7 van het Bericht aan Zeevarenden nr 1-2-60 reeds veranderd door de berichten nrs 5-43, 4-35, 9-65, en 20-140-1960 zal als volgt gewijzigd worden :
   A. Radiotelegrafie.
      De tekst van «2 Radio Banana (OPA)» doorhalen.
   B. Radiotelefonie.
      De tekst van «2 Radio Banana» doorhalen.
   C. Radio-omroep.
      De tekst van «2 Radio Belgisch Kongo» doorhalen.

(Med. Min. v. Landsverd. 24-10-— H.32298).

**22-156 Westdiep. — Stortboei Nieuwpoort bedreigd.**

Positie : ± 51°10'.2N 2°38'.0E.
De lichtstortboei van Nieuwpoort werd herlegd.
B.a.Z. 19-132(T)-1960 vervalt.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).
(Med. Loodswezen Oostende 20-10-60 — H.32276).

**22-157 Belgische kust. Opruiming wrak «Anton Hammerbacher» en twee onbekende wrakken.**

Posities :
51°15'57"N 2°53'09".5E.
51°16'02"N 2°53'04".5E.
51°15'55".5N 2°53'13".5E.

De bergingswerkzaamheden op het wrak «Anton Hammerbacher» en de onbekende wrakken in bovenstaande posities zijn geëindigd. De daarbijhorende werkboeitjes en de wraklichtboei werden opgenomen.

Het teken van een ongevaarlijk wrak aanbrengen in positie.
51°15'57"N 2°53'09".5 E.
D.B.Z. 185-60 en B.a.Z. 9-66(T) en 18-121(T)-1960 vervallen.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957 - nr 48a).
(Med. Loodswezen Oostende 27-10-60 — H.32323 en Hydrografie Oostende).

**22-158 Noordzee. — Lichtschip «Westhinder», herlegd, lichtboei opgenomen.**

Positie : ± 51°22'.5N 2°26'.5E.
Het lichtschip «Westhinder» werd herlegd en de rode stompe radarlichtbrulboei opgenomen.
B.a.Z. 21-148(T)-1960 vervalt.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).
(Med. Loodswezen Oostende 27-10-60 — H.32323).

**22-159 Belgische Kust. — Naderingen Zeebrugge. Stortboeien. Nieuwe posities.**

1. De W.-lijke stortboei werd herlegd in positie 51°21'30"N 3° 09'25"E.
2. De E.-lijke stortboei werd verlegd naar 51°22'08"N 3°14'30"E.

D.B.Z. 160-60 vervalt.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957 - nr 80).
(Hydrografie Oostende 25-10-60).

### NEDERLAND

**22-160(T) Westerschelde. — Stroommetingen.**

**Posities :**
a) ± 51°24'.5N 3°33'.1E.
b) ± 51°24'.0N 4°01'.9E.

In de periode van 22 oktober tot en met 19 november 1960 worden bij gunstige weersomstandigheden stroommetingen verricht : a. vóór de veerhaven van Breskens, b. in het Zuidergat tussen de veerhaven van Perkpolder en en punt 500 m bovenstrooms van het bermlicht van Walsoorden.

De scheepvaart wordt verzocht de verankerde meetvaartuigen zo ruim mogelijk te passeren en zoveel als verantwoord is de vaart te verminderen.
(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 3497(T) — H.32264).

**22-161 Westerschelde — Pas van Terneuzen. Tonnen verlegd. Diepte.**

1. Verplaatsen naar :
   a) 51°24'46"N 3°42'01"E zwarte spitse ton nr 11.
   b) 51°24'16"N 3°42'14"E zwarte spitse ton nr 13 met kegel.
2. De minste diepte aan de spitse-tonkant bedraagt 54 dm bij gem. LLWS.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 3569 — H.32305).

**22-162 Westerschelde. — Honte. Lichtboei verlegd.**

3°41'54"E zwarte lichtboei nr 9 met Verplaatsen naar 51°25'10"N radarreflektor.
(Ned. B.a.Z. 3643 — H.32331).

**22-163 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Ton verlegd. Diepte.**

1. Verplaatsen naar 51°22'12"N 3°45'26"E de rode stompe ton nr 12.
2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt :

| | |
|---|---|
| Lichtenlijn N Neuzenpolder | 124 |
| Spitsetonskant | — |
| Stompetonskant | 53 |
| Lichtenlijn Eendrachtpolder | 116 |

(Zie Belg. Krt. «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 3644 — H.32331).

**22-164 Westerschelde — Everingen. Tonnen verlegd. Diepte.**

1. Verplaatsen naar :
   a) 51°22'38"N 3°52'54"E zwarte spitsetoon nr 13.
   b) 51°22'44"N 3°52'56"E rode stompe ton nr 8.
   c) 51°22'54"N 3°53'23"E rode stompe ton nr 10.
2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt : :

| | |
|---|---|
| Middenvaarwaters | 30 |
| Spitsetonskant | 28 |
| Stompetonskant | 23 |

(Zie Belg. krt «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 3645 — H.32331).

**Dringende Berichten (D.B.Z.) van kracht op 2-11-60.**

178. West-Hinder - Vlissingen route . — Positie 51°21'30"N 2°50'00" E. Radarscherm «Empire Path» tijdelijk afgenomen. 161025

# BERICHTEN uit het BUITENLAND

## TIJDELIJK VERBOD VOOR IJSLANDSE INVOER TE HULL

Een vishandel te Hull heeft elke IJslandse invoer van verse vis tijdelijk opgeheven teneinde elke verwikkeling te vermijde nin de plaatselijke vishandel.

Dit eigenhandig genomen initiatief, die een punt zal zetten achter de aanleg van de IJslandse vaartuigen te Hull, zal van kracht blijven tot het einde van de aan gang zijnde besprekingen tussen de Britse en IJslandse visserij-overheden aangaande de territoriale wateren. In de loop van vorige week deed het Zweeds vaartuig «Erlingen» nog de haven van Hull aan en loste 600 kisten verse vis, dit tot grote misnogedheid van de lokale vissers.

In verband hiermede werd tenandere door de plaatselijke visserijnijverheid een zinspeling gemaakt op de moeilijkheden welke zouden kunnen voortspruiten indien een dergelijke aanvoer zou blijven bestaan.

## NIEUWE NOORSE BESTELLING

Het heeft er zo de schijn van dat de Noorse visserijmiddens niets onverlet laten om hun vloot uit te breiden en te vernieuwen. In verband hiermede kan vermeld worden dat de maatscahppij Tromsotral, uit Tromso zopas een bestelling heeft gedaan voor een vissersvaartuig dat langs achter de visserij zal bedrijven. Het vaartuig zal een lengte van 57 m hebben. De werken werden toevertrouwd aan de scheepswerf Stord, nabij Bergen, en er wordt verondersteld, dat het vaartuig in de herfst van 1961 in de vaart zal komen.

## CHINESE TONIJNVISSER IN AFRIKAANSE WATEREN

Volgens het Spaans visserijblad «Il Giornale della Pesca» zou een grote Chinese tonijnvisser, van een Japans type, en waarvan de hoofdmotor 1.200 pk heeft, zich op het huidig ogenblik in de Afrikaanse wateren bevinden om er de tonijnvangst te beoefenen.

De vangsten worden te Dakar ontscheept, waar ze door 'n transportfirma naar Livourne vervoerd worden om tot een konservenprodukt omgewerkt te worden.

## DE GRIEKSE PRODUKTIE VAN BEVROREN VIS

Gedurende de eerste negen maanden van het aan gang zijnde jaar werden door de Griekse diepvriesfabrikanten 5.400 ton vis uitgevoerd. Er is echter hieromtrent onder de voormelde handelaars een zeker ongerustheid ontstaan. Inderdaad, aan de hand van de statistieken is het gebleken dat in de zelfde periode van het vorig jaar het uitvoerkwantum 5.800 ton bedroeg.

# DE UITVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN JULI 1960

Het sekretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede :

In juli 1960 werd voor 1.223.088 kg of 16.321.201 F vis uitgevoerd; in vergelijking met juli 1959 steeg de geëksporteerde hoeveelheid met 261 591 kg en de waarde met 188.366 F. De stijging is te wijten aan de gestegen uitvoer van viskonserven en vooral van vismeel; de eksport van verse vis, bewerkte vis, schaal- en weekdieren en konserven van schaal- en weekdieren daalde evenwel.

### VERSE VIS

In de beschouwde vergelijkingsperiode daalde de uitvoer van verse vis met 55.742 kg of 22.445 F.

Meer zoetwatervis (+ 2.920 kg of 224 339 F) werd geëksporteerd, vnl. naar Frankrijk (+ 3 T).

In juli 1960 werd 1.000 kg of 6.750 F verse haring naar Nederland uitgevoerd, terwijl in juli '59 geen uitvoer van verse haring plaats greep.

Er werd in juli 1960 geen verse sprot geëksporteerd, tegenover 200 kg of 1.800 F in de vergelijkingsperiode (nl. naar Denemarken).

De uitvoer van verse makreel steeg met 102 kg, terwijl de uitvoerwaarde daalde met 1.598 F.

De eksport van verse bodemvis kende een daling (— 59.564 kg of 250.136 F). Er ging minder bodemvis naar W.-Duitsland (— 73 T), Nederland (— 29 T), Italië (— 7 T), Kongo (— 5 T), Zwitserland (— 4 T) en Cyprus (— 3 T), doch meer naar Frankrijk (+ 57 T), het Verenigd Koninkrijk (+ 3 T) en de Verenigde Staten (+ 1 T)).

### BEWERKTE VIS

Van juli 1959 tot juli 1960 daalde de uitvoer van bewerkte vis met 77.039 kg of 1,5 mln. F.

De eksport van gezouten haring nam toe met 4.825 kg of 36 037 F, vnl. naar W.-Duitsland (+ 5 T).

De uitvoer van gerookte haring boekte een daling (— 1.781 kg of 42.042 F) daar Kongo (— 3 T) minder afnam; de U.S.A. (+ 1 T) kochten echter meer. In juli 1959 werd geen bewerkte sprot uitgevoerd tegen 180 kg of 6 120 F in juli 1960 (naar de U.S.A. en Kongo).

De uitvoer van bewerkte makreel was nihil waar in de vergelijkingsperiode voor 30.071 kg of 500.481 F naar Kongo werd uitgevoerd.

De eksport van andere bewerkte vissoorten verminderde met 50.192 kg of 965.839 F. Er werd minder afgezet in Kongo (— 59 T) en in Frans Ekwatoriaal Afrika (— 5T) doch meer in Frankrijk (+ 7 T) en Nederland (+ 6 T).

### SCHAAL- EN WEEKDIEREN

In vergelijking met juli 1959 daalde de uitvoer van schaal- en weekdieren in juli 1960 met 3.150 kg of 87.784 F.

De uitgevoerde hoeveelheid ongepelde garnalen steeg met 1 kg, terwijl de eksportwaarde daalde met 820 F. Frankrijk nam meer af, terwijl Kongo minder kocht. De uitvoer van gepelde garnalen liep terug met 287 kg of 37.271 F, vnl. naar Kongo.

Er werden minder mosselen geëksporteerd (— 1.905 kg of 4.646 F).

De uitvoer van overige schaal- en weekdieren verminderde met 959 kg of 45.047 F. Er werd minder afgenomen door Frankrijk en Zwitserland.

### KONSERVEN

De eksport van viskonserven kende een aanzienlijke toename; in vergelijking met juli 1959 werd in juli 1960 128.002 kg of 1,3 mln. F meer uitgevoerd, vnl. naar Italië (+ 145 T), Griekenland (+ 17 land (+ 1 T) en Zwitserland (+ T), Frankrijk (+ 2 T), W.-Duits- 1 T). Door de U.S.A. (— 37 T) en Kongo (— 4 T) werd evenwel minder aangekocht.

De uitvoer van konserven van schaal- en weekdieren liep terug met 3.680 kg of 211.286 F. De uitvoer naar Kongo (— 2 T), Roeanda-Oeroendi (— 1 T), de U.S.A. (— 1 T) en Denemarken verminderde, terwijl Nederland en Zwitserland meer bestelden.

### VISMEEL

De uitvoer van vismeel vermeerderde met 273.000 kg of 642.000 F. W.-Duitsland (+ 333 T), Griekenland (+ 25 T) en de Maleise Federatie (+ 10 T) kochten meer, terwijl Oostenrijk (— 89T) en Kongo (— 5 T) minder vismeel betrokken.

| SOORTEN | JULI 1959 Hoeveelheid KG | JULI 1959 Waarde F | JULI 1960 Hoeveelheid KG | JULI 1960 Waarde F |
|---|---|---|---|---|
| 1. VERSE VIS | 391.253 | 8.125.314 | 335.511 | 8.102.869 |
| Zoetwatervis | 3.610 | 390.160 | 6.530 | 614.499 |
| Haring | —— | —— | 1.000 | 6.750 |
| Sprot | 200 | 1.800 | —— | —— |
| Makreel | 78 | 3.398 | 180 | 1.800 |
| Overige (bodemvis) | 387.365 | 7.729.956 | 327.801 | 7.479.820 |
| 2. GEZOUTEN, GEDROOGDE OF GEROOKTE VIS | 200.491 | 3.679.243 | 123 452 | 2.213.038 |
| Gezouten haring | 941 | 21.580 | 5.766 | 57.617 |
| Gerookte haring | 4.416 | 131.544 | 2.635 | 89.502 |
| Sprot | —— | —— | 180 | 6.120 |
| Makreel | 30.071 | 500.481 | —— | —— |
| Overige | 165.063 | 3.025.638 | 114.871 | 2.059.799 |
| 3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN | 6.300 | 440.983 | 3.150 | 353.199 |
| Ongepelde garnalen | 69 | 7.370 | 70 | 6.550 |
| Gepelde garnalen | 383 | 54 231 | 96 | 16.960 |
| Mosselen | 2.250 | 5.750 | 345 | 1.104 |
| Overige | 3.598 | 373.632 | 2.639 | 328.585 |
| 4. VISKONSERVEN | 63.136 | 1.396.910 | 191.138 | 2.730.996 |
| 5. KONSERVEN VAN SCHAAL- EN WEEKDIEREN | 5.917 | 387.385 | 2.237 | 176.099 |
| 6. VISMEEL | 294.400 | 2.103.000 | 567.600 | 2.745.000 |
| ALGEMEEN TOTAAL | 961.497 | 16.132.835 | 1.223.088 | 16.321 201 |

## Omvang van wereldkoopvaardijvloot

Op 1 oktober bestond de wereld koopvaardijvloot volgens een opgave van het Instituut voor Scheepvaartonderzoek te Bremen, uit 22.929 schepen van totaal 124.404.000 brt., 177.406.000 ton draagvermogen en rond 250 miljard m3 laadruimte. De schepen van 300 brt en daarbeneden werden niet meegerekend. Het gedeelte van de vloot dat geschikt is voor het vervoer van droge lading bestaat uit 18.766 eenheden van totaal 32.184.000 brt., 112.603.000 ton draagvermogen en 164.220 000.000m3 laadruimte waarvan 5.726.000.000 m3 koelruimte is. Dit gedeelte van de wereldkoopvaardijvloot had op 1 oktober akkomodatie voor in totaal 311.509 passagiers. De wereldtankervloot bestond uit 4 162 schepen met een totaal van 42 220.000 brt., 94 802.000 ton draagvermogen en 65.745 000.000 m3 laadruimte voor vloeibare lading.

# DE NOORSE TERRITORIALE WATEREN EN DE BRITSE VISSERIJ

**Noorwegen heeft er de Britse visserijmiddens van verwittigd, dat ieder Britse vissersvaartuig die de Noorse territoriale wateren bevist, zal opgeleid en gestraft worden. Het is ingevolge een Brits-Noorse overeenkomst dat de Noorse overheid besloten heeft haar territoriale wateren uit te breiden tot 12 mijl.**

De Vice-President van de Britse Trawler Federatie, de heer J. R. Cobley, heeft dit ter kennis gebracht van alle Britse schippers, en hield er aan dit te doen om alle misverstanden uit de weg te ruimen en moeilijkheden te vermijden.

Wanneer de overeenkomst door de betrokken staten, Groot-Brittannië en Noorwegen, zal bekrachtigd worden, zal de Noorse overheid de territoriale wateren uitbreiden tot 12 mijl. Het zal echter aan de Britse vissersvaartuigen toegelaten zijn, en dit tot 1970, te vissen in de Noorse territoriale wateren tot op een afstand van 6 mijl van de Noorse kust.

Als er echter een Brits vissersvaartuig is die deze reglementering niet in acht neemt, zal het onverbiddellijk aangehouden en opgeleid worden door de Noorse kustwachters en zal voor een Noorse rechtbank veroordeeld worden.

Om eventuële geschillen te vermijden tussen de Britse trawlers en de kleinere Noorse kustvaartuigen, zullen een reeks verordeningen opgesteld worden, waarvan de details later aan de betrokken schippers zullen kenbaar gemaakt worden.

Inbreuken op deze regels zullen als het zich een eerste maal voordoet over het hoofd gezien worden en geen aanhouding zal gedaan worden. De schipper zal enkel verwittigd worden van zijn overtreding. Het feit zal echter door de Noorse overheid kenbaar gemaakt worden bij de Britse betrokken diensten.

Zoals men kan vaststellen gaat men meer en meer over tot eenzijdige akkoorden en komt er van de maandenlange diskussies te Genève weinig of niets terecht, tenzij dat ze partijen meer verwijderd dan samengebracht hebben.

## VISSERIJSNIPPERS

LASTIGE POLEN. — Als gevolg van het binnenlopen van de Poolse vloot in IJmuiden kreeg de Velsense politie plotseling handen vol werk. Vele opvarenden van deze vloot gingen 's avonds de wal op en bezochten bepaalde etablissementen in Oud-IJmuiden. Dit intensieve bezoek aan de café's had tot gevolg, dat de politie over vele plaatsen assistentie moest verlenen, toen vissers lastig werden. De Polen gooiden ook nog een winkelruit in, bondsden op vele deuren en ramen. Velen van hen zijn door de politie teruggebracht aan boord. Ook gisteravond lag de Poolse vloot nog in IJmuiden.

TWEE NIEUWE GEBOUWEN. — In december zal aan de Halkade te IJmuiden in opdracht van het Staatsvissershavenbedrijf begonnen worden aan de bouw van twee gebouwen in het verlengde van vishal F. In deze gebouwen zullen pakhuis- en kantoor ruimten voor vishandelaren worden ondergebracht. Elk gebouw wordt 50 m lang en 6 m hoog. ,

NIEUWE REGELING. — Alvorens het rapport over wantoestanden in IJmuiden verscheen is enige maanden geleden ook een boekje opengedaan over de toestanden aan de Helderse visafslag. Daar zijn inmiddels enkele maatregelen getroffen. Er zal een direkteur benoemd worden en er zijn vaste afslagtijden : maandag tot en met vrijdag eerste afslag van 7 tot 11 uur en tweede afslag van 14 tot 16 uur, op zaterdag is er uitsluitend afslag om 7 uur 's morgens. Er wordt op zaterdag geen vis meer afgeslagen, die uiterlijk 11 u. bij de direktie is aangemeld. Voor garnaal, ansjovis en sardien gelden geen speciale afslagtijden.

NOG GEEN AFSLAG. — Het is nog steeds niet zeker dat Den Helder een nieuwe visafslag krijgt De oude moet wijken voor bruggenbouw naar het marine etablissement. Een raadskommissie heeft een interimrapport opgesteld en adviseert het treffen van voorbereidende maatregelen. Een bedrag van f 20.000 tot f 30.000 zal gemoeid zijn met het maken van de onderbouw.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !

## KATWIJK GAAT ZELF DE HAVEN AANLEGGEN

Te Katwijk aan Zee is door het bedrijfsleven en in het bijzonder door de vereniging van Schippers Eigenaren opgericht de n.v. Zeehaven Katwijk. Tot president kommissaris is benoemd de heer J.F. Posthuma, oud-president direkteur van de Herstelbank.

Zonder overheidsgeld willen de Katwijkse reders thans een weloverwoging poging doen om Katwijk een zeehaven te bezorgen met visserijhavens, ijsfabriek, sleephellingen, afslaggebouwen voor vis. Het projekt zal in totaal 25 miljoen gulden vergen met een jaarlijks lasten inklusief afschrijving f 1.780.000. Het ontwerp van het plan voor de Katwijkse zeehaven is afkomstig van drs. J. Floor, ekonomisch adviseur van de vereniging van schippers eigenaren.

Volgens hem kunnen de aanzienlijke kosten, die het ontbreken van een eigen haven in Katwijk met zich meebrengen voor de Katwijkse visserijmaatschappijen, beter gebruikt worden voor de aanleg van een haven. Het Katwijkse bedrijfleven wil het plan zelf financieren zonder een beroep te doen op overheidsgeld. Hoogstens wenst men een garantie van het rijk.

Men wil gebruik maken van het Spuikanaal, dus de bestaande verbinding met de Noordzee, maar daarnaast heeft men voor het moderne afslaggebouw en de haven gedacht aan een gemekaniseerd laad- en lossysteem voor alle schepen en vrijwel alle vissoorten. De schepen die aan de afslag verschijnen, zullen met de kop in de wal komen te liggen aan drijvende steigers. In deze insteekhavens zal dus aan twee zijden tegelijk aan de lossing gewerkt worden.

Het kapitaal van de n.v. bedraagt f 250000 terwijl toezeggingen zijn ontvangen voor een bedrag ad. f 5 miljoen. Wanneer men in Katwijk de reakties pleit, dan krijgt men vele ontwijkende antwoorden. Of men is nog niet volledig op de hoogte van de plannen of men neemt een afwachtende houding aan.

## EERSTE VRIESTRAWLER NAAR ZEE VERTROKKEN

Woensdag heeft de eerste vriestrawler, de IJM.99 «Egmont» een korte proefvaart op de Noordzee maakt. Nog diezelfde dag is het schip voor de eerste reis naar zee vertrokken. De reis wordt meegemaakt door de direkteur van de rederij, de heer D. Gouda, die zo'n belangrijk aandeel heeft geleverd in het ontwerp van de technische en vooral de vriesinstallatie van het schip.

De 52,90 m lange trawler, die 475 ton meet en een Deutz motor van 1.200 pk heeft om een vaart van 13 mijl per uur te lopen, is het 12e schip, dat de rederij heeft laten bouwen bij de scheepswerf De Dageraad te Woubrugge. De «Egmont» is een kleine drijvende fabriek met 'n indrukwekkende machinerie van dieseldynamo-agregaten en kompressoren. Het bijzondere van het schip ligt vooral in de nieuwe wijze van techniek van visverwerking aan boord van een vissersschip van West Europa, dat op deze wijze is ingericht. In het buitenland bestaan al schepen, die visfilets kunnen invriezen, maar die hebben bemanning van 35 tot 100 koppen en zijn groter. De «Egmont» heeft 18 koppen aan boord en vriest de gehele vis in.

De vriesinstallatie is van zeer moderne konstruktie, waardoor 24.000 kg vis per dag bij een temperatuur van -45 graden C. kan worden ingevroren. Verder kan 200 ton vis bij een temperatuur van -25 graden worden bewaard in het ruim. De vissen worden gevroren in polytileen zakken van ca 30 kg, die bij aankomst van de trawler in de haven rechtstreeks in koelhuizen worden gelost. Het grootste voordeel van deze werkwijze op de Egmont is, dat de kwaliteit die beste is, die bereikt kan worden. Het schip kan bovendien langer op de visgronden blijven ; de verwerking van de vis is gespreid.

De Egmont heeft geen veilplicht voor haar vangst.

De kostprijs van het schip is ruim anderhalf miljoen gulden ; de aktieradius bijna 6 weken.

De mogelijkheid voor verre visserij is aanwezig, maar voorlopig gaat het schip ter visserij op de Noordzee en de wateren in de nabijheid daarvan.

## REISVERSLAG OKTOBERREIS van het HKS «DE HOOP»

**Het Hospitaal-Kerkschip «De Hoop» heeft een tamelijk drukke oktoberreis achter de rug ; dit blijkt tenandere duidelijk uit het hieronder weergegeven verslag.**

**Het vaartuig heeft ondertussen reeds sedert 1 november de haven van Scheveningen opnieuw verlaten om zijn zware taak voort te zetten.**

Driemaal werd tijdens de afgelopen reis de dichtsbijzijnde haven binnengelopen (2 x IJmuiden en 1 x Scheveningen) om patienten aan de wal te brengen. De eerste maal werd tevens de Katwijkse logger «Wilhelmina II», die met motorschade te kampen had, op sleeptouw genomen en behouden te IJmuiden binnengebracht.

Kapitein Rog belde ons de volgende gegevens door over de hulpverlening tijdens deze reis.

### MEDISCHE DIENST

Door de scheepsarts A.G. Hartman werden 83 patienten behandeld, waaronder 3 W.-Duitsers en 2 Polen. In het scheepshospitaal werden 20 patienten opgenomen ; het totaal aantal verpleegdagen bedroeg 76. Het aantal afgegeven recepten was 22. 40 x werd een radio-medisch advies gegeven. Er werden 14 patienten aan de wal gebracht.

### RADIOTECHNOLOGISCHE DIENST

(Radiotelegrafist T. Roodzant.)

Door het personeel van de radiodienst werden 14 reparaties aan boord van de loggers uitgevoerd ; 34 x werd met een radio-technisch advies volstaan.

### TECHNISCHE DIENST

(1e machinist N. de Vreugd.)

Het personeel van de machinekamer heeft 2 noodreparaties aan boord van vissersschepen uitgevoerd. Vier schepen werden van drinkwater voorzien.

### METEOROLOGISCHE DIENST

Door de officieren van de dekdienst werden 150 scheepsweerrapporten opgemaakt, die via Scheveningen-Radio naar het K.N.M.I. te De Bilt werden verzonden.

### DIVERSE DIENSTEN

Op 17 oktober j.l. werd door «De Hoop» de Katwijkse logger «Wilhelmina II» KW.138 te IJmuiden binnengesleept.

13 x werden de posities van de koncentratie der vissersvloot aan het Bureau Hydrografie der Kon. Marine opgegeven.

# Markten IJmuiden

Teruglopende aanvoeren moest men in IJmuiden konstateren. Het slechte weer in de vorige week en de schrale vangsten waren daar wel debet aan. De totale aanvoer van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag was amper 26.000 kisten vis, waarbij heel weinig van de kustvloot, nl. 2.200 kisten tong en 2.200 kisten schol. Beide vissoorten kregen vooral door eksportvraag veel betaald. Grove en middel schol ging bij deze schaarste naar Engeland voor prijzen tussen f. 80 en f. 60, terwijl het binnenland met «graagte» f 80 tot f 30 voor de kleine soorten neertelde. Het kan verkeren! Ook de tong bracht veel op en meer dan in de vorige verslagperiode. Nu per kg f 5.50 tot f 1.80 per kg.

De trawlers zorgden naast de aanvoer van de kottervloot voor een aanvoer van 7.400 kisten verse haring, 8.400 makreel, 1.900 schelvis, 1.500 wijting, 1.850 kabeljauw en gul en 1.050 koolvis. Bij deze aanvoeren bleven de prijzen van haring en makreel goed, al liepen zij door de uiteenlopende kwaliteit sterk uiteen.

Haring ging van de hand voor f 35 per kist, maar ook voor f 15 per kist en zo was het ook bij de makreel, die van f 20 tot f 12 per kist maakte. Schelvis bleef gevraagd, zowel in België als in het binnenland. De eksporteurs kochten grove soort voor f 50 tot f 40 per kist met woensdag j.l. oplopende markt naar f 70 per kist. Middel en kleine soort bleven in Nederland en noteerde van f 55 tot f 15 met ook hoger wordende prijzen in het midden van deze week (f 60 tot f 30). Kabeljauw bleef middelmatig in prijs. De vraag uit België was niet groot : f 80 tot f 50 per 50 kg om een gemiddelde te noemen.

**AANVOEREN EN BESOMMINGEN**

DONDERDAG : 2.650 kisten, waarbij 200 tong, 175 schol, 575 haring, 1.100 makreel, 180 schelvis, 175 wijting, 110 kabeljauw en gul, 75 koolvis.

Besommingen : KW 80 f 11.900.

VRIJDAG : 3.750 kisten vis, waarbij 650 tong, 750 schol, 850 verse haring, 425 makreel, 125 schelvis, 350 wijting en 250 kabeljauw en gul en 150 koolvis.

Besommingen : KW.117 : f 5.900.

ZATERDAG : 2.900 kisten vis, waarbij 325 tong, 300 schol, 725 haring, 600 makreel, 400 schelvis, 225 wijting, 125 kabeljauw en gul, 100 koolvis.

Besommingen : IJM.57 18.100, KW.4 12.600.

MAANDAG : 6.000 kisten vis, waarbij 775 tong, 550 schol, 1.900 verse haring, 1.200 makreel, 700 schelvis, 300 wijting, 225 kabeljauw en gul en 225 koolvis.

Besommingen : :IJM.79 18.100, KW.7 10.800, RO.53 13.700, KW.82 15.500, KW.32 27.700.

DINSDAG : 6.000 kisten vis, waarbij 175 tong, 100 schol, 1.600 verse haring, 2.600 makreel, 450 schelvis, 350 wijting, 350 kabeljauw en gul en 375 koolvis.

Besommingen : KW.144 14.700, KW.121 13.500, KW 171 9.700, RO.27 7.400 IJM.20 16.900, KW.8 13.600 en SCH.8 26.100.

WOENSDAG : 4.750 kisten vis, waarbij 50 tong, 350 schol, 1.500 haring, 2.400 makreel, 50 schelvis, 100 wijting, 400 kabeljauw en gul.

Besommingen : KW 99 22.300 IJM.28 19.500, IJM.28 19.500, IJM.97 15.400, IJM.32 17.600, IJM.15 15.100, RO.46 16.300.

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

| | 3-11 | 4-11 | 5-11 | 7-11 | 8-11 | 9-11 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tongen, grote — Sole, grosse | 5,10- 4,80 | 5,— 4,80 | 5,— 4,70 | 5,20- 4,80 | 5,— | 5,50- 5,— |
| 3/4 tongen — 3/4 sole | 4,— 3,60 | 4,40- 3,80 | 4,80- 4,40 | 4,— | 4,— | 4,50- 4,— |
| Bloktongen — Sole moyenne | 4,50- 3,50 | 4,— 3,40 | 4,20- 3,80 | 4,20- 3,40 | 3,60- 3,40 | 4,— 3,60 |
| Voor-kleine — Petite | 4,— 3,20 | 4,— 3,40 | 4,60- 4,— | 4,20- 3,40 | 3,60- 3,20 | 3,40- 2,60 |
| Kleine — Toute petite | 2,— 1,80 | 2,40- 1,80 | 3,— 2,60 | 3,20- 2,40 | 2,40- 1,90 | 2,— 1,80 |
| Tarbot groot — Turbot, gros | 3,50- 3,— | 3,60- 2,60 | 3,60- 2,60 | 3,60- 3,— | 3,60- 2,60 | ——— |
| Middel — Moyenne | **120,—100,—** | **140,—90,—** | **145,—55,—** | **142,—85,—** | **122,—** | ——— |
| Kleine — Petite | **90,—80,—** | **95,—65,—** | **90,—70,—** | **85,—75,—** | **70,—** | ——— |
| Griet — Barbue | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schol — Plie | ——— | **80,—75,—** | ——— | ..... | ..... | ..... |
| Grote iek — Grosse | ——— | **82,—65,—** | ——— | **82,—** | ——— | ——— |
| Kleine iek — Petite | **82,—** | **88,—68,—** | ——— | **68,—56,—** | ——— | **80,—70,—** |
| Iek 3e slag — 3e sorte | **90,—** | **86,—68,—** | ——— | **70,—60,—** | ——— | **55,—45,—** |
| Platjes — Toute petite | **80,—40,—** | **68,—30,—** | **25,—** | **65,—30,—** | **60,—25,—** | **70,—60,—** |
| Schelvis grote — Aiglefin, gros | **55,—45,—** | **45,—** | **52,—40,—** | **55,—45,—** | **52,—42,—** | **72,—60,—** |
| Middel — Moyen | **52,—48,—** | **50,—42,—** | **44,—38,—** | **56,—38,—** | **50,—38,—** | **68,—48,—** |
| Kleine — Petit | **55,—16,—** | **56,—22,—** | **46,—26,—** | **54,—28,—** | **50,—16,—** | **58,—34,—** |
| Heek grote — Merlu, gros | ..... | ..... | ..... | ——— | **160,—100,—** | ——— |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... | ——— | **70,—60,—** | ——— |
| Kleine — Petit | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog — Raie | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode poon — Perlon | **30,—22,—** | **28,—24,—** | ..... | **25,—** | ——— | ——— |
| Grauwe poon — Grondin | **14,—12,—** | **14,— 8,—** | **14,— 8,—** | **16,— 8,—** | **18,—12,—** | ——— |
| Kabeljauw — Cabillaud | **75,—55,—** | **76,—56,—** | **76,—44,—** | **114,—50,—** | **80,—40,—** | **80,—40,—** |
| Gullen — Petit cabillaud | **52,—24,—** | **48,—12,—** | **50,—22,—** | **66,—30,—** | **48,—20,—** | **52,—28,—** |
| Hozemondhamme — Baudroie | **140,—120,—** | ——— | **144,—110,—** | **134,—110,—** | **110,—100,—** | ——— |
| Wijting — Merlan | **28,—16,—** | **28,—14,—** | **28,—16,—** | **42,—24,—** | **30,—18,—** | **32,—28,—** |
| Schar — Limande | ——— | **32,—28,—** | **25,—** | ——— | **38,—30,—** | ——— |
| Steenschol — Sole limande | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehaai — Aiguillat | **18,—12,—** | **18,— 9,—** | **18,—14,—** | **18,—12,—** | **18,—12,—** | ——— |
| Hondshaai — Rousette | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel — Maquereau | **20,— 8,—** | **22,— 8,—** | **23,—10,—** | **26,—10,—** | **20,—12,—** | **28,—12,—** |
| Horsmakreel — Saurel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Keilrog — Raie radiée | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekreeft — Langoustine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat - - Flotte | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom — Brosme | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal — Congre | **32,—** | **34,—** | **32,—30,—** | **38,—30,—** | **34,—30,—** | **36,—32,—** |
| Leng — Lingue | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong — Cardine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Volle haring — Hareng | **24,—12.—** | **26,—14,—** | **36,—16,—** | **36,—16,—** | **28,—18,—** | **24,—18,—** |
| IJle haring — Hareng guai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai — Latour | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk — Tacaud | **3,—** | ——— | **2,70- 2,—** | **2,50- 2,—** | **2,60- 2,—** | ——— |
| Heilbot — Flétan | **36,,—15,—** | **34,—18,—** | **37,—20,—** | **37,—25,—** | **35,—25,—** | **38,—26,—** |
| Koolvis — Colin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur — Esturgeon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf — Loup de Mer | **42,—34,—** | **34,—30,—** | **52,—34,—** | **48,—36,—** | **43,—25,—** | **44,—36,—** |
| Pollak — Lieu jaune | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis — St Pierre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

# Brief uit Yerseke

**Yerseke nr 817, 5-11-1960**

**STEEDS MAAR HET DELTA-PLAN**

Veel woorden zijn reeds geschreven en nog veel meer gesproken over wat de gevolgen zullen zijn van het gigantische plan, nl. het afsluiten van vrijwel alle zeegaten, het zogenaamde Delta-plan en wat te doen om van die verwachte situatie de meeste profijten te trekken en de te duchten nadelen zoveel mogelijk te verkleinen. Bijna iedere stad of dorp, direkt of indirekt bij genoemd plan betrokken, beaamt plannen om in de toekomst een goed figuur te slaan.

Wonderlijk schijnt het dat ook ieder dorp of stad meent wat te verliezen, maar eigenlijk is dit inderdaad zo voor de meeste steden en dorpen. Vandaar dan ook plannen van allerlei aard. Het ene vaak nog fantastischer dan het andere, wat niet wil zeggen dat ze onuitvoerbaar of onrendabel zouden zijn. Maar dat zal de tijd wel leren.

Zoals we zeiden meent terecht of ten onrechte iedere stad of dorp wat te zullen verliezen. Dit verlies kan of zal voor de een groter, voor de ander kleiner zijn dan nu wordt gevreesd of gehoopt. Hieromtrent kan dus niets als vaststaand worden aangenomen. Wat wel vast staat en geen tegenspraak kan noch zal ontmoeten is dat de vissersplaatsen de grootste slagen te wachten staan. Toch is er ook nog verschil in de vissersplaatsen.

Die plaatsen waar de visserij en wat ermee samenhangt het grootste aandeel heeft in de dorps- of stadsinkomsten in totaal, hebben de gevolgen het meest te duchten.

Laten we dit met een voorbeeld duidelijk maken. Zierikzee heeft een ver van onbelangrijke mosselvisserij, maar Zierikzee is bijna 2 x zo groot als Yerseke, maar toch is de visserij van veel meer belang dan voor Zierikzee.

Niet alleen is Yerseke de gemeente waar de meeste mossels worden gekweekt, maar daar wonen ook de mensen die 90 t.h. van de oesters kweken. Bovendien is de verzending van mossels wellicht voor nog groter percentage dan het zoeven genoemde op Yerseke gekoncentreerd. Verder worden alleen op Yerseke meer kreeften gevist dan in alle andere plaatsen, terwijl de handel in en verzending van kreeften voor een zeer groot deel vanuit Yerseke plaats heeft.

Een oud spreekwoord luidt : «Hoge (of grote) bomen vangen veel wind». Yerseke, we toonden dit aan, is «een grote boom», dus valt het niet te verwonderen dat de te verwachten «wind» wordt gevreesd. Vandaar dan ook plannen van allerlei aard om de verwachte «wind» (storm wellicht) het hoofd te bieden en dat getracht wordt zoveel mogelijk te behouden of te redden van hetgeen met verlies of ondergang wordt bedreigd. Met vereende krachten is vrijwel steeds veel te bereiken, maar vereende krachten veronderstelt eendracht. En het is juist dat wat wordt gemist of zeker niet in voldoende mate aanwezig is. Doch daarover later meer.

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

---

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

# Beliard-Crighton & Co

2189V

---

**S.A.I.T.** SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

| OOSTENDE | NIEUWPOORT | ZEEBRUGGE |
|---|---|---|
| 21, H. Baelskaai | 46, Kaai | 4, Wandelaarstr. |
| Tel. : 715.70 | Tel. : 231.51 | Tel. : 541.21 |

**VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN**
**DECCA-NAVIGATORS**

VERKOOP
VERHUUR
ONDERHOUD

S. A. I. T. ..... Tot Uw Dienst ..... S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

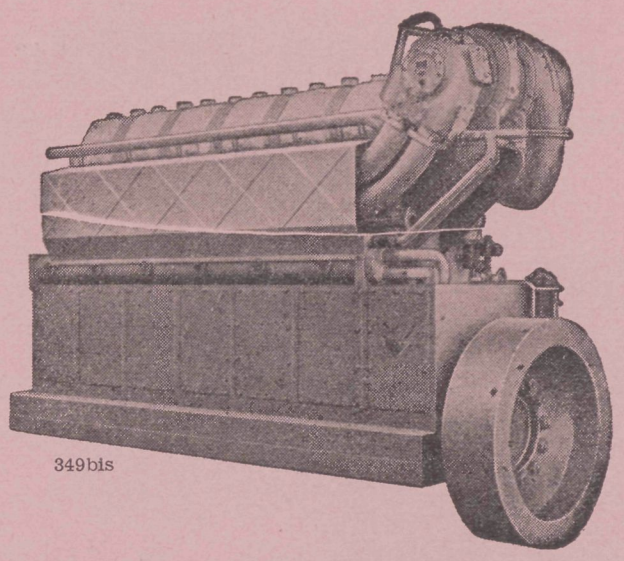
---

ADVERTEERT

IN HET VISSERIJBLAD,

UW VAKBLAD !

---



349bis

# SEM - CARELS

## Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot meer dan 20.000 pk

**SEM**
42 DOK — GENT

---

R. BAUWENS & Co
14, HENRI BAELSKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

2219V

---

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

# 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

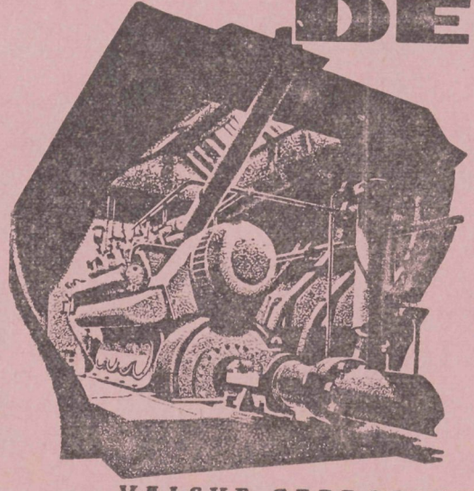
2180V

**ADVERTEERT IN**

**HET VISSERIJBLAD**

**UW VAKBLAD !**

# DEUTZ



*Diesel-*
SCHEEPS-
MOTOREN
VAN 5-1500 P.K.

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V