

HET

28e JAARGANG — Nr 49
VRIJDAG 9 DECEMBER 1960

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



Het geschenk van de stad Oostende dat aan Koning Boudewijn en Koningin Fabiola zal aangeboden worden nadat alle veranderingswerken zijn uitgevoerd.

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, ren. Goede voorwaarden. Prijs : 130.000 F. Z.w. Langestraat 104, Oostende, Beyen Rafael. Goede voorwaarden..

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 : 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 : 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

ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD !

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

„ MARTINET „

DECCA-NAVIGATORS
voor schepen van
kleine tonnage



Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
NIEUWPOORT : 46, Kaai

OVER TE NEMEN

VISWINKEL in volle bloei

Hoek Hoveniersstraat en Lange-
straat te Ledeberg (Gent), gunstige
voorwaarden. Kan aangeleerd
worden. Tel. (09)254703.

2335V



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

WIE OP DE HOOGTE WIL
BLIJVEN VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
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

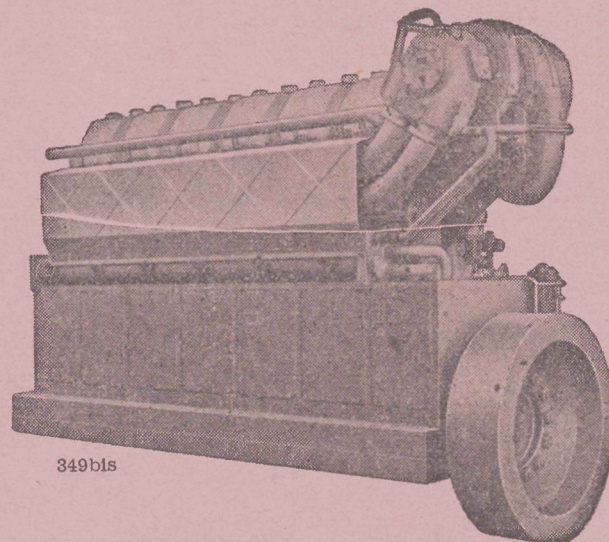
O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

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



349bis

SEM - CARELS
Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot meer dan 20.000 pk

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

2219V

Het

VISSERIJBLAD

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

het domein der fabriekschepen

HET VRAAGSTUK VAN DE VISMEELPRODUKTIE IN FRANKRIJK

Sedert ettelijke jaren hebben de diepzeetreibers door hun aanvoeren en bewerking van de kabeljauwlevens een olie voortgebracht die vooral in geneeskundige kringen naar waarde wordt geschat. Mede door de voortdurende evolutie welke de huidige visserij neemt, heeft ook de Franse visserijindustrie haar vloot aangepast aan de noodwendigheid. Zo is het dan ook gebeurd dat, zij het zeer schuchter, verscheidene diepzeetreibers uitgerust werden met de nodige installaties die hen moet toelaten vismeel te vervaardigen, terwijl nog op de visgronden vertoefd wordt.

Het heeft er nochtans de schijn van, dat de vismeelproduktie op de visserijgronden voor vele vaartuigen, een toename aan rentabiliteit zou betekenen.

Wij denken hier dan vooral aan de vaartuigen die overvloedige visafval aan boord hebben en deze die zogenaamde ondermaatse vis vangen en waarvan het terug over boord gooien tenslotte toch op een evidente verkwisting zou neerkomen. Zal de evolutie die zich op huidig ogenblik aftekent in de Franse kabeljauwvloot, via de diepvries aan boord van de treilers, de weg naar de oplossing aan de reders wijzen?

Zullen de Franse vissers die hun vangsten geheel of gedeeltelijk tot filets verwerken en invriezen, de afval zo maar over boord werpen of zullen zij de weg opgaan van hun Duitse kollega's die op het ogenblik prat kunnen gaan op zogezegde halve fabriekschepen die terzelfdertijd bevrozen filets, gezouten visprodukten, vismeel en visolie voortbrengen. De fabriekatie van vismeel aan boord van dergelijke treilers, en vooral het opslaan van dit produkt, eist echter meer ruimte en dan vooral een grotere werkprestatie. Er dient eveneens aandacht besteed te worden dat op deze wijze voortgebrachte vismeel zich laat betalen, m.a.w. dat er prijzen kunnen bekomen worden die van aard zijn de bemanning en de vissers aan te sporen hun werkzaamheden hierop af te stemmen.

DE PERUVIAANSE DUMPING

De huidige conjunctuur van de vismeelmarkten, in grote mate verstoord door een uitgesproken dumping en uiterst lage prijzen van Peruviaanse origine, is echter in geen geval aanmoedigend te noemen. Er dient echter ook niet het minst betwijfeld dat dergelijke praktijken slechts van tijdelijke aard zijn. Van alle grote wereldproducenten werd reeds een ernstige reaktie waargenomen tegen dit Peruviaanse misbruik, terwijl men ook te Peru zelf tekenen van een nakende crisis heeft kunnen vaststellen.

Anderzijds valt het niet te betwijfelen dat Frankrijk er heel veel belang bij zou hebben van iets meer te produceren dan de huidige 13.000 à 15.000 ton, vermits het lokaal verbruik een totaal kwantum van 55.000 ton bereikt, zodat het verschil logischerwijze door import dient verkregen te worden.

De Franse vismeelproduktie is omzeggens gans afgestemd op de voortbrengst van de fabrieken welke vooral in visafval bevoorrad worden. Door vaartuigen uit Concarneau werden reeds pogingen gedaan om de ondermaatse vangsten op te slaan in speciaal hiervoor voorziene ruimten doch dit heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd, en hiervan werd vlug afgezien.

Zal de Franse vismeelproduktie hierop misschien later terugkeren? Dit is zeer onwaarschijnlijk, gezien de zeer benarde toestand waarin de Franse vismeelfabrieken verkeren en zij niet de prijzen kunnen betalen die door vissers gevraagd wordt voor hun ondermaatse vis.

In verband hiermede kunnen we enkele zinsneden aanhalen die van de hand zijn van de h. M. Pécheart, directeur de la «Société Française des Industries Maritimes», en afkomstig zijn uit het artikel : «L'industrie française de sous-produits». (De Franse industrie der bijprodukten).

EEN MOEILIJKE TOESTAND

«De Peruviaanse dumping heeft de markten gedurende het jaar 1959 volledig doen ineenstorten. Dit bracht met zich mede dat een zeer groot aantal Europese vismeelfabrieken zich verplicht zagen hun poorten te sluiten, en, dan vooral deze fabrieken die enkel de vismeel bereiden uit vissoorten, op hun geheel, en die speciaal voor de vismeelproduktie bestemd waren.

Rekening houdend met de algemene onkosten, welke deze instellingen dienen te dragen en die zeer hoog zijn, in vergelijking met deze uit Peru, die daarbij gesteund en geholpen worden door hun regering, is het gemakkelijk te begrijpen dat de visafval niet meer zo gemakkelijk de afnemers weet te bereiken, vooral dan aan de hoge prijzen welke nu reeds gedurende twee jaar in voege zijn. Op huidig ogenblik is de toestand zo dat, op gevaar af hun fabrieken te moeten sluiten, de vismeelproducenten niet anders kunnen dan de onontbeerlijke visafval gratis zien te verkrijgen. In deze omstandigheden is het echter ook goed begrijpelijk dat noch de reders noch de vissers ook maar enige inspanning zullen doen om iets dat hen toch niets oplevert. Men bevindt zich niet langer in de tijden (1942) toen er een wet bestond die de verplichting oplegde aan de vissers, conserve-industrieën enz... om alle visresten en vis die niet geschikt was voor menselijk verbruik in te zamelen.

DE VEREISTE MATERIE BESTAAT NOCHTANS...

Het is nochtans een uitgemaakt feit dat de essentiële materie bestaat. Men vindt ze op de bruggen van alle visersvaartuigen, grote en kleine. Men vindt ze eveneens aan boord van de sardienenvangers, onder de vorm van ondermaatse sardienenvangers of ansjovis,

sprot, enz... Maar er bestaat een grote stap tussen het bestaan van deze grondstof en het rationele benuttigen hiervan.

Ieder sardienenvanger die een trek heeft gedaan op een vindplaats van ansjovis zal door de aanwezigheid van deze vis aan boord min of meer in verlegenheid gebracht worden door het feit dat hij in het geheel niet zeker is van het feit dat hij wel een degelijke prijs zal krijgen bij aankomst in de thuishaven. Hij heeft er dan ook alle belang bij om deze vangst terug over boord te gooien en een school sardienenvangers op te zoeken. Het kan een zekerheid genoemd worden dat er tijdens elke zeereis ondermaatse vis, oneetbare vis of visafval over boord worden geworpen.

Ook de evolutie die het fileren van vis in de laatste jaren heeft genomen zou er moeten toe bijdragen dat de essentiële grondstof in overvloed aanwezig is. In de praktijk echter, zouden enkel de vishandelaars en de diepvriesinstallaties te lande gelukkig zijn dat ze van deze afval verlost zijn en hiervoor nog een prijsje krijgen terwijl hun bedrijf hierdoor niet het minst benadeeld wordt.

De oplossing schijnt dus niet een zo maar voor de hand liggend gevalletje. Eén zaak staat echter vast : zo de fabrieken te lande er niet in slagen de nodige kwantiteit vismeel te produceren welke nodig is om de nationale markten te bevoorraden en voelbaar op te voeren dan is er maar één oplossing die hiervoor kan instaan: de voortbrenging van vismeel op zee. In dit opzicht heeft de diepzeetreibler het meeste kans hiervoor in aanmerking te komen, hetzij het nu gaat om een vaartuig met of zonder diepvriesinstallatie aan boord.

Alvorens hiermede echter een aanvang kan genomen worden dient de vismeelmarkt opnieuw op gezonde grondvesten geplaatst te worden en moeten alle visserijmogendheden zich akkoord verklaren dat niet langer zal geduld worden dat visafval of oneetbare vis terug over boord zal gegooid worden. —

VERGADERING VAN DE VISSERSHAVENKOMMISSIE te Oostende

Donderdagnamiddag vergaderde de vissershavenkommissie onder voorzitterschap van schepen Edebau.

Waren verder aanwezig dhr Dumon, bestuurder der vissershaven, sekretaris F. Sanders ; de leden : R. Bauwens, Menu, R. Blonde, Arsené Blonde en P. Vandenberghe voor de reders ; dhrn G. Madelin, Frans Cloet en H. Aspeslagh voor de vishandel ; Jozef Boels voor de rokers ; dhrn W. Verstraete en Frans Vyncke voor de syndikaten en dhr Berbiere voor de visafslagers.

Na goedkeuring van het verslag der zitting vroeg dhr Menu de mogelijkheid te willen inzien het gewijzigd vismijnreglement aan de leden te zien toesturen, terwijl dhr Vandenberghe er op wees dat alhoewel de commissie slechts konsultatief is, het gemeentebestuur haar toch zou moeten inlichten waarom bepaalde wijzigingen niet aanvaard werden en zo maar zonder opgave van redenen, geweerd werden.

Hij drukte de wens uit dat de beroepsorganisaties ook hiervan zouden ingelicht worden.

De voorzitter beloofde hiervan nota te houden.

VERKOOP VAN IJSLANDSE EN ANDERE VIS

De voorzitter gaf kennis van het feit dat men hem gevraagd had een wijziging te brengen in de huidige verkoop van IJslandse en andere vis.

Daar de redenen welke hiertoe leiden, door de commissieleden niet gekend waren, verzocht dhr Vandenberghe deze vraag naar de beroepsbonden te zenden welke in eigen milieu de al of niet gegrondheid van die vraag eerst zouden onderzoeken.

De hh. Bauwens en Menu meenden dat telkens veranderingen brengen in de verkoop eerder schadelijk is. Dit was ook de zienswijze van de handelaars.

De raad was het hiermede eens, waarna de voorzitter kennis gaf van twee punten door de Rederscentrale op de dagorde geplaatst en wel nl.

HET GEBRUIK VAN DE SLIPWAY

Namens de Rederscentrale gaf dhr Vandenberghe daarop een uiteenzetting omtrent het gebruik van de slip en het feit dat deze tarieven niet alleen verhoogd waren, maar de herstellingen op onregelmatige wijze geschieden.

Hij haalde het voorbeeld aan van een schip dat in herstelling was en viermaal in een week tijd van de slip moest, waardoor telkens 3 uur werktijd verloren ging.

Hij is van oordeel dat de stad in die omstandigheden het recht niet heeft een volle slipway dag aan te rekenen, daar de tarieven gebaseerd zijn op volle 24 uur door een schip te gebruiken.

Hij nam aan, dat er een slipway te weinig is, maar stelt vast dat buiten hierboven aangehaald misbruik, de slips evenveel dienen voor schepen welke niet tot de visserij behoren als deze voor de visserij.

Hij vraagt dat telkens een tweede schip op de slip komt, daardoor

een verminderd tarief zou toegepast worden.

Dhr Menu steunt deze zienswijze. Daar de direktie van de vismijn beweert dat wat vooropgezet wordt niet juist is, haalt dhr Vandenberghe de nrs der schepen aan en weerlegt hij de bewering van de direktie als zou dit verhalen s middags geschieden. Hij dringt aan waarop de voorzitter hem verzoekt een voorstel te doen aan het kollege.

MAG VIS DOOR BELGISCHE SCHEPEN NIET GEVANGEN IN DE VISMIJN VERKOCHT ?

De voorzitter verleent daarop opnieuw het woord aan dhr Vandenberghe, die er op wijst dat tweemaal in veertien dagen de direktie de verkoop van vis heeft gesaboteerd.

Spreekster zegt dat het er hem niet om te doen is, de verkoop van vreemde vis aan te moedigen, maar dat vermits het bestaat het reglement moet toegepast worden.

Hij is de mening toegedaan dat waar zekere invoerders hun ingevoerde vis en haring vrij van uit hun pakhuis mogen verkopen zonder de minste mijnrechten te betalen, het nog eerder moet toegestaan zijn vreemde vis na de Belgische openbaar in de mijn te verkopen en dat art. 466 niemand kan oelieten het te doen en ook niet de direktie.

Tussen de twee is ten andere de openbare verkoop het gezondst, vermits alle handelaars er kunnen van kopen, mijnrechten, lossers en sorteers betaald worden.

Wat hij nog krasser van de direktie vindt is de verkoop van Belgische haring door Belg. schepen in een andere Belgische haven aangevoerd, te willen verbieden.

Hij dankt de voorzitter omdat hij die maatregel deed intrekken, maar betreurt dat de direktie van de vismijn te dezer gelegenheid, andere Hogere autoriteiten opbelde om te melden dat de Rederscentrale opgevangen haring opnieuw zou verkopen.

Hij vindt dergelijke handelwijze allesbehalve korrekt en is van oordeel dat de bemoeiingen van de direktie buiten hun bevoegdheid viel.

Volgens art. 466 mag vis welke niet in de haven is aangevoerd, na deze verkocht. Het verbieden is een misbruik welke een nieuw proces tegen de stad voor gevolg zou hebben.

Hij hoopt dat zulks niet meer zal voorvallen, waarop de voorzitter meldt dat er voor gezorgd werd dat voldoening gegeven werde.

DOKRECHTEN

Reder Roger Blonde wijst op het feit dat de reders welke de vissershaven binnenvaren dokrechten moeten betalen gebaseerd op 15 daags verblijf. Wanneer ze echter 15 maal in 15 dagen in- en uitvaren, moeten ze 15 maal betalen. Hij vraagt dat zulks zou afgeschaft worden.

Dhrn Menu en Vandenberghe steunen zulks en wijzen er op dat dit in de handelshaven het geval is.

(Zie vervolg onderaan volg. kol.)

FINANTIELE HULP VOOR DE AANKOOP OF VERBETERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

(vervolg)

Waar we het in het vorig nummer hadden over de werkwijze in de staten Japan, Malta en de Unie van Zuid-Afrika, vervolgen we deze week en zullen we even West-Duitsland en Denemarken onder de loupe nemen.

WEST-DUITSLAND

A. LENINGEN

Administratie : Leningen kunnen toegestaan worden door diensten welke door de Regering zijn ingesteld, Leningen welke de 25.000 D.M. overschrijden, evenals leningen welke aangevraagd worden voor de hernieuwing van schepen, dienen ter goedkeuring aan het betrokken Ministerie voorgelegd. Enkel aan private personen worden leningen toegestaan.

De doelstelling van de hulpverlening is het bouwen van nieuwe vaartuigen, aankoop van motoren, herstellingen en veranderingen welke de modernisatie en betere rentabiliteit tot doel hebben.

Het bedrag van de toegestane lening wordt beperkt tot 75 % van de waarde van het vaartuig.

De duurtijd schommelt van 6 tot 15 jaar, al naar gelang het bedrag en de mogelijkheid van de lener.

De intrest bedraagt 3 %.

De waarborg bestaat uit hypotheek en 10 % op de opbrengsten tot volledige afbetaling.

Kontrolé wordt door het Ministerie uitgeoefend teneinde na te gaan of de gelden wel degelijk aangewend werden voor het doel waarvoor ze gevraagd werden.

B. TERUGGAVE VAN INTREST

Wanneer hiertoe de nodige kredieten in het budget uitgetrokken worden, kunnen teruggaven op intresten geschieden. De betreffende reglementering wordt elk jaar na de stemming van het budget kenbaar gemaakt.

In principe is het een verminderde intrest, welke verschuldigd is ingevolge leningen van de privé-sektor, toegestaan voor de aankoop of omvorming van vissersvaartuigen. De vermindering wordt gewoonlijk beperkt tot 4 % van het terug te betalen kapitaal per jaar.

DENEMARKEN

A. LENINGEN

Worden toegestaan door de Zeevisserijbank, welke tot taak heeft de visserijindustrie te financieren. Deze bank heeft aanvankelijk

(Vervolg van vorige kolom)

Schepen Edebau oordeelt de vraag gezond en verklaart zich bereid de visserij te helpen waar gezonde voorstellen gedaan worden.

Hij stelt voor dat de Rederscentrale een aanvraag doet, welke hij welwillend aan het schepenkollege zou voorleggen.

De zitting wordt daarop geheven.

een lening gekregen van de Staat ten bedrage van 5.000.000 Deense Kronen. Kapitaalsverhogingen mogen geschieden, maar de totale waarde der obligaties mag de 30 miljoen kronen niet overschrijden.

Het doel van de financiële hulpverlening is :

a) aankoop van nieuwe en tweedehands vissersvaartuigen ;
b) aankoop van nieuwe motoren.
Het toegestaan bedrag wordt beperkt tot :

a) 50 % van de waarde van de tweedehands vaartuigen ;
b) 2/3 van de waarde van de nieuwe vaartuigen ;
c) 50 % van de waarde van de motoren.

De voorschoten worden gewoonlijk gewaarborgd door een hypotheek.

De terugbetalingstermijn is vastgesteld op 15 jaar voor schepen en 6 jaar voor motoren.

De intrest bedraagt 5 %.

B. VOORSCHOTEN DOOR DE STAAT

De nodige gelden worden jaarlijks in het budget voorzien.

De administratie berust bij het Ministerie van de Zeevisserij.

Het doel van de voorschotten is :
— Bouw van schepen.

— Aankoop van nieuwe motoren.
Het bedrag is beperkt tot max. 30 % van de kostprijs van het schip of motor.

De terugbetalingstermijn is vastgesteld op 15 jaar voor wat de schepen aangaat en 6 jaar aangaande motoren.

De voorschotten worden gewaarborgd door hypotheeken.

(vervolgt)

MINDER LAWAAI IN DE VISMIJN

Wij hebben met genoegen vastgesteld dat onze halcheef een einde gesteld heeft aan het fluitjeskoncert, welke geweldig werkte op de zenuwen en het lawaai daarom niet verminderde.

Ons blad heeft in die zin een nuttige aanwijziging gegeven.

CONCESSIE KANTINE VISMIJN

Na de openbare aanbesteding, die vorige week schriftelijk plaats had voor het in concessie geven van de kantine van de vismijn, had zaterdagmorgen op het stadhuis een zitting plaats, tijdens dewelke de deelnemers het recht hadden op te bieden.

Uit de openbare aanbesteding leverde de brouwerij Piedboeuf de interessantste voorwaarden voor het stadsbestuur : 605.000 F. Zaterdag nu deed de h. Ursmar Bauwens, de huidige concessiehouder, een aanbod van 610.000 F en het bleef daarbij.

Hopende we nu maar dat meer aandacht zal verleend worden aan de restaurant en een fatsoenlijk schenksaal, wat nu verre van het geval is.

Opnieuw het vergaan van de Z.313

Lang en schitterend pleidooi van verdediger Meester De Ketelaere

Wij zijn dus zo ver. Alle getuigen die iets met deze zaak te maken hadden werden voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart aan een getuigenverhoor onderworpen. De h. Rijkskommissaris Pluymers sprak in de vorige zitting zijn rekvisitorium uit en eiste als strafvordering de definitieve intrekking van de diploma's der beide betrokkenen, vader en zoon Devinck.

In de zitting van maandag, 5 december was het tenslotte aan de verdediging, welke waar genomen wordt door Meester De Ketelaere, om zijn pleidooi uit te spreken, in deze voor hem zeer ondankbare taak.

Laat ons onmiddellijk zeggen dat hij een prachtige pleitnota naar voor bracht en aan de hand van de gegevens de repliek gaf aan wat hij noemde «een zeer streng rekvisitorium».

HULDE AAN DE RAAD

Vooraleer aan zijn eigenlijk pleidooi te beginnen drukte de verdediging zijn oprechte waardering uit aan de leden van de Raad voor de wijze waarop zij, en dit vanaf de eerste zitting, deze zaak in een atmosfeer van gemoedelijkheid en rechtzinnigheid hebben behandeld.

De h. De Ketelaere is de Raad dankbaar voor de wijze waarop de rechten van de verdediging geëerbiedigd werden en steeds het meeste begrip aan de dag gelegd werd voor de taak van de tegenpartij.

Hij brengt ook hulde aan de h. Rijkskommissaris Pluymers.

Op één punt echter drukt hij zijn ontevredenheid uit en deelt de Raad mede dat hij onaangenaam verrast werd door de wijze waarop sommige ondervragingen plaats grepen. Hij wijst erop dat de Raad een te grote aandacht besteed aan de punten welke ten nadele van getuige uitdraaiden terwijl de zaken welke in zijn voordeel spraken, eerder over het hoofd werden gezien.

In een voorafgaande opmerking steunt hij zijn zienswijze door het aanhalen van drie punten :

- een tendenz om alles uit te werken welke tegen de verdachte uitdraait ;
- de getuigenis van de twee matrozen ;
- terechtzetting inzake 't rekvisitorium van de h. Pluymers, wat betreft de juiste tijdstippen waarop de feiten zich hebben voorgedaan.

De verdediger erkent in alle oprechtheid dat er fouten werden begaan. Hij wijst er echter op dat de Raad uitgegaan is van het feit dat de Z.313 door een misdadige hand tot zinken werd gebracht en alle ondervragingen in die zin geschieden, en tegen deze handelwijze protesteert hij. Hij stipt in verband hiermede aan, dat enkel de gedragingen die niet voor dubbelzinnigheden vatbaar zijn en fouten daarstellen, mogen in aanmerking komen.

Dan wijdt hij uit over de twee volgens hem bijzonderste getuigen, nl. de matrozen Van der Heyden en Cattoor, die in voormelde hoo-

danigheid werkzaam waren aan boord van de Celtic toen deze in de golven verdween. Hij stipt aan dat deze twee vissers de enige zijn die een juist beeld kunnen ophangen van de omstandigheden waarin de gehele zaak zich heeft afgespeeld.

De voortdurende ondervragingen van deze twee matrozen zijn niet van aard geweest om in de kaart van de verdediging te spelen. Talloze getuigenverhooren werden afgenomen zodat tenslotte van hun eerste verklaring weinig of niets meer is overgebleven. De inhoud van hun afgelegde verklaringen is geheel gewijzigd en draait nu volledig uit tegen de betrokkenen. Hierdoor is dan ook een ernstig probleem opgevoerd die zich als volgt stelt : «Na al deze ondervroenen hebben we volledig tegenstrijdige meningen gehoord door éénzelfde getuige. Welke is nu evenwel de juiste?»

De verdediging wijst er op, dat er hier geen blijk mag gegeven worden van een kollektieve eigendunk. Hij wijst op de verschillende getuigenissen welke door de matrozen werden afgelegd, zoals o.m. voor de Waterschout te Zeebrugge, de Gerechtelijke Politie, de Onderzoekrechter en tenslotte voor de Onderzoeksraad zelf. Volgens meester De Ketelaere mogen deze getuigenissen niet onderschat worden. De eerste getuigenis is meestal de meest juiste en er bestaat veel kans dat in deze getuigenis ook de waarheid het dichtst zal benaderd worden.

Hoe kan nu deze plotse ommekeer in getuigenissen verklaard worden ? Volgens de verdediging zijn hiervoor verschillende redenen op te noemen zoals o.m. :

- de getuigen worden verstoord op de betichten. Als staving hiervan wordt de uitval van Vanderheyden op de verdediging aangehaald tijdens een onderhoor. Persoonlijke bezittingen zijn verloren gegaan terwijl nog geen vergoeding genoten werd. (Deze zaak is echter in behandeling voor de Werkrechttersraad). Vele moeilijkheden en last werd ondervonden. Vanderheyden deed tweemaal een nutteloze verplaatsing naar Oostende om voor de Onderzoeksraad te verschijnen. Zij vertoonden tegenzin en schrik om zich steeds aan herhaalde ondervragingen te onderwerpen.

— Zij kwamen onder invloed van de artikels welke in de pers verschenen. Meester De Ketelaere wijst erop dat er vanaf de beginne een positie aangenomen werd in de pers welke volledig tegen de betrokkenen uitgespeeld werd. Publiek en getuigen werden hierdoor volledig beïnvloed waardoor zij zelfs overtuigd werden van een schuldigheid. Er werd tenandere ook in die zin getuigenissen afgelegd voor de Onderzoekrechter. De aanhouding van Devinck tenslotte werkte nog meer overtuigend, zodat de kwade opzet volgens Meester De Ketelaere een uitgemaakte zaak leek. Volgens Meester De Kete-

laere zou matroos Vanderheyden zelfs geantwoord hebben dat hij zijn verklaring wijzigde «omdat hij het zo in bepaalde dagbladen gelezen had». Volgens verdediger kan er zodoende nog weinig vertrouwen geschonken worden aan dergelijke verklaringen. Hij wijst er de Raad op, dat zij op dit punt volledig gefaald hebben. De eerste verklaring is steeds de beste omdat deze afgelegd worden kort na de feiten en dat getuigen nog min of meer onder invloed zijn van de feiten en niet beïnvloed zijn doorsensatie pers en aanhoudingen zoals dit volgens hem nu het geval is. In een eerste verklaring bestaat er weinig kans voor «karpelsprongen» die de zaak anders voorstellen.

— Verkeerde opgave van bepaalde tijdstippen.

Wanneer werd de bemanning gewekt ? Wanneer werd voor het eerst water in het vaartuig vastgesteld?

De heer De Ketelaere weerlegt de versie van de heer Rijkskommissaris Pluymers, en steunt zich op de verklaringen van matrozen Vanderheyden en Cattoor.

Cattoor legde in zijn getuigenis van 11 april 1958, dus 3 dagen na het zinken van de «Celtic» een verklaring af waaruit is gebleken dat hij gewekt werd om 2.40 uur. Hij herinnerde het zich heel precies want hij had juist naar de klok gekeken. Op dezelfde dag legde Cattoor een verklaring af waarbij hij dit tijdstip situeerde rond 3 uur.

Uitzetten van de reddingsboot.

De heer De Ketelaere wijst erop dat voor dit manoeuvre 't vaartuig moest stilliggen. Volgens de heer Pluymers nam dit werk 45 minuten in beslag. Aan de hand van de getuigenissen is echter gebleken dat dit 1 à 2 uur duurde, zodat aangenomen wordt dat het vaartuig 1.30 uur heeft stil gelegen.

Stilvallen motor.

Volgens de heer Pluymers gebeurde dit om 6 uur. Volgens de getuigenissen viel dit tijdstip echter tussen 7 en 7.30 uur. Het was tenandere reeds volop dag.

Aankomst Franse treiler B.2256.

Volgens de Rijkskommissaris kwam de Franse treiler bij de «Celtic» rond 7.15 u. De verdediging kan dit echter niet aanvaarden en neemt aan dat dit het tijdstip was waarop de Franse treiler voor het eerst de seinen van de «Celtic» opmerkte. Volgens de verdediger is deze treiler pas om 3 u. bij de «Celtic» gekomen, zodat tenslotte geen uur, maar hoogstens een half uur verloren werd, alvorens de opsleping aanving.

Ogenblik van het zinken.

Volgens de heer Pluymers is de «Celtic» gezonken rond 10 uur. De heer De Ketelaere weerlegt dit echter en stipt aan dat het zinken niet na 9.15 u. kan gebeurd zijn.

VAN DEVINCK GUSTAAF

De heer De Ketelaere neemt het rekvisitorium ter inzage en haalt aan dat volgens dit dokument, betrokkenen Devinck Gustaaf, in hoedanigheid van schipper de motor had moeten stilleggen, meer aandacht besteden aan de ontredering van de elektrische installatie en tenslotte de netten doorhakken en koers zetten naar de Engelse kust.

Wat betreft het stilleggen van de motor wordt door de verdediging aangehaald dat hierdoor ook de bilgepomp zou uitgeschakeld geweest zijn.

Voor wat betreft het afzetten van de motor kan nog gezegd worden dat er dan 3 punten dienden voldaan te worden :

- a) het lek diende gevonden te worden ;
- b) het lek moest gestopt worden ;
- c) de motor moest weer op gang gebracht worden.

Het is vooral dat laatste punt dat de verdediging in twijfel trekt, gezien de toestand waarin de motor zich toen reeds bevond.

Ook het feit of het ophalen van het net als tijdverlies dient aanzien te worden wordt betwijfeld, vermits niemand toen reeds kon vermoeden dat de «Celtic» weldra in een netelige positie zou geraken. Volgens de verdediger nam schipper Devinck de gepaste, en alleszins menselijke maatregelen, door het ophalen der netten en redden van de vangst.

Voor wat betreft het gebrek aan seingeving vraagt de heer De Ketelaere zich af waarom hierin weer van kwaadwillige opzet dient gesproken te worden. Hij stipt aan dat de schipper overtuigd was nog veilig de Britse kust te kunnen bereiken. Hier stipt hij een passage aan uit het rekvisitorium van de heer Pluymers die zegt dat hij dit pas kan weten wanneer hij goed op de hoogte was van de toestand waarin de Celtic zich bevond, maar dat de betrokkene dit niet wist. Hij noemt deze stelling juist maar uiterst streng.

Dit was tenandere het volle recht van schipper Devinck om naar eigen goeddunken te handelen.

Hierop put de verdediging opnieuw in de getuigenissen van de twee matrozen waarbij hij het volgende aanstipt :

«Volgens getuigenis, afgelegd door matroos Vanderheyden voor de gerechtelijke politie op 6-7-1958, zou schipper Devinck al het mogelijke gedaan hebben om het schip te redden, en heeft hij niets abnormaals gemerkt in de gedragingen van betrokkene.

In een verklaring afgelegd door matroos Cattoor op 15-7-1958 voor dezelfde instantie is deze opinie identiek, en getuige acht betrokkene zelfs niet in staat zulks te doen.»

Meester De Ketelaere stipt nog aan dat geen van beide matrozen kon zwemmen zodat het sterk te betwijfelen valt dat zij zouden duldend dat er opzettelijk tijd verloren wordt, gezien hun levens in gevaar verkeerden.

Volgens de verdediging is er hier slechts één verklaring te geven : niemand had er ook maar enig idee van dat alles zich zo vlug zou afspelen.

Voor wat het gebruik van luchtpijpen betreft wordt nog aangestipt dat het geen zin had deze te gebruiken vermits op dat ogenblik

(vervolg bladz. 4)

Onderzoeksraad voor Zeevaart

(vervolg van blad. 3)

geen enkel schip deze zou opgemerkt hebben. Volgens de schipper van de O.127, vaartuig die toen het dichtsbij lag, zouden deze pijlen niet gezien geweest zijn, temeer daar er een weinig mist was.

Zodra 't daglicht doorbrak werden dan twee bennen in de mast gehangen, dit met toestemming van schipper Devinck. In het rekvisitorium wordt aangestipt dat de juiste en reglementaire seinen niet gegeven werden maar dit wordt weerlegd door de verdediging die hiervoor wijst op een verklaring van de schipper van de Franse treiler en die wel degelijk spreekt van «signaux de détresse» (Noodseinen).

Hulpoproepen zouden volgens het rekvisitorium evenmin gegeven geweest zijn. Ook hier kan de verdediging zich niet mede akkoord verklaren. Hij geeft voorlezing van de hulpoproep die door de Franse treiler uitgezonden werd naar de Engelse kust en die wel degelijk spreekt van «want assistance».

De verdediging wijst de Raad erop dat zij niet het recht heeft de ongunstige verklaringen te weerhouden en de kunstige af te wijzen. Integendeel, het is de plicht van de Raad de gunstige ten opzichte van de betrokkene te weernoden en in geval van twijfel mag er geen uitspraak geveld worden.

Dan worden de verschillende fasen behandeld die zich hebben afgespeeld tussen de «Celtic» en de Britse redding- en sleepboot.

De verdediging acht het absoluut normaal dat het Moore was die aan Devinck voorstelde de pomphulp van de «Tidworth» in te roepen gezien hij het eerste de naderende sleper opmerkte en ook omdat hij wist dat er pompen aan boord waren. Als er niet gepompt werd dan is dit in hoofdzaak te wijten aan het feit dat de Franse treiler de ondertussen begonnen opsleping niet wilde stopzetten, en zodoende een vergoeding te verliezen.

Wat zou er tenandere gebeurd zijn had de schipper het initiatief moeten nemen en de sleeprossen doorhakken en de «Celtic» toch zou gezonken zijn. Spreker wijst erop dat Devinck zich hier voor een raadsel bevond en niet wist wat doen om goed te doen.

Ook de rivaliteit tussen de Franse treiler en de Engelse sleper zijn onrechtstreeks een oorzaak van het zinken van de «Celtic», aldus de heer De Ketelaere. Hij is volledig akkoord dat er door de schipper fouten werden begaan welke wijzen op een gebrek aan zeemanschap maar in geen geval op kwaadwillig opzet. Het zou tenandere niet logisch zijn dat er nog reddingspogingen zouden gedaan worden door de betrokkenen als men het vaartuig vooraf heeft gesaboteerd, aldus de heer De Ketelaere.

En zo komt de verdediger, die terloops gezegd vaak de stier bij de horens vatte tot de hoofdvraag: «Werd de «Celtic» gesaboteerd?»

Hij wijst er vooraf op dat het opzettelijk tot zinken brengen van een bemand vaartuig als een misdadig aanzien wordt en binnen de bevoegdheid van het Assisenhof valt, en bv. gelijkgesteld wordt met het kwaadwillig in brand steken van een bewoond huis. Hij acht het voor de Raad echter uiterst gevaarlijk een uitspraak te

vellen en meent dat het zelfs gepast zou zijn deze taak over te laten aan een betuigelende rechtbank. Hij wist erop dat Devinck in vrijheid werd gesteld door de Kamer van Inbeschuldigingsstelling bij het Hof van Beroep te Gent, nadat het gehele onderzoek in deze zaak was geschied. Als men echter ten stelligste overtuigd is van misdadig inzicht, dan laat men de delinquent in geen geval vrij, aldus de verdediger. Er wordt gewezen op het feit dat de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart niet bindend zijn, noch voor de burgerlijke, noch voor een strafrechtelijke rechtsmacht. Er bestaat ook nog het risico van een tegenspraak voor het Hof van Assisen waardoor het prestige van de Raad ernstig in het gedrang zou komen in de visserij- en zeevaartmiddelen, aldus de heer De Ketelaere, en hij acht het veel verstandiger voor wat het al dan niet saboteren van het vaartuig betreft geen uitspraak te doen en dit over te laten aan de strafrechtelijke instanties.

Voor wat de verjaring betreft, stipt de heer De Ketelaere aan dat er hiervoor niet dient gevreesd te worden want zo besloten wordt dat er sabotage in het spel is dan maakt dit het onderwerp van een nieuw strafbaar feit uit.

Dan grijpt hij terug naar het rekvisitorium van de heer Pluyers, die vermeldt dat het gat wel degelijk vóór het zinken veroorzaakt werd. Matrozen Vanderheyden en Cattoor gingen niet in de machinekamer, evenmin als Devinck Gustaaf. Er blijft dus alleen Devinck Marcel, die steeds volgens het rekvisitorium, er het meest belang bij had. Verdediger wijst erop dat deze stelling goed past in een roman of een volksgerecht, echter niet voor een rechtbank. Hij wijst er verder op dat er **twijfel bestaat**, zodat de vraag van de sabotage niet mag weerhouden worden.

Wanneer werd ze begaan? Hoe werd ze begaan? Allemaal vragen zonder antwoord. Een wedsamenstelling van de eventuele misdadig is zelfs niet mogelijk. En, al zou de Raad wel degelijk op de hoogte zijn hoe en wanneer de misdadig werd gepleegd dan kan de dader nog niet aangeduid worden.

Volgens de heer Newton Smith, zou Devinck hem verklaard hebben dat hij terug aan boord is gegaan van de zinkende «Celtic» om een gat te slaan. Dit is volgens de verdediging louter onzin, temeer daar :

— op het ogenblik dat de Franse treiler de «Celtic» opsleepte het water op een hoogte van 120 voet in de logiest stond zodat de achtersteven niet meer bereikbaar was,

— Devinck is nooit terug gegaan naar de «Celtic» — hij bevond zich nooit alleen aan boord van zijn vaartuig, maar in gezelschap van de Brit Moore en zijn vader.

— Wat het slaan van een gat betreft zonder lawaai te veroorzaken, wordt door de verdediging in twijfel getrokken daar de motor op dit ogenblik stil gevallen was en het duidelijk zou gehoord geweest zijn.

Volgens Meester De Ketelaere heeft Marcel Devinck een grote en roekeloze dwaasheid begaan door opnieuw naar Engeland te gaan om te pogen de lichtingswerken van zijn gezonken vaartuig te be-

letten. Dit feit ligt tenandere aan de basis van de verdachtmakingen heeft de zaak in handen van het gerecht gebracht.

ENKELE

EIGENAARDIGHEDEN

Volgens de verdediger heeft Devinck Marcel de plaats aangeduid waar hij zagezegd het gat zou hebben geslagen. Het komt spreker dan ook verdacht voor dat het zes maanden vergde vooraleer het gat gevonden werd. Hij vindt dit niet logisch en vraagt zich ook af waarom de stand van de zeekebanen niet nagegaan werd.

Hij noemt het eveneens eigenaardig dat, ondanks dat er een akkoord «no cure no pay» afgesloten werd tussen de verzekeringsmaatschappij en de lichtingsfirma, er toch een bedrag van 831 pond uitbetaald werd. (Met de zinsnede «no cure no pay» wordt bedoeld «geen resultaat, geen vergoeding»). Ook het feit dat er door de verzekeringsmaatschappij een bedrag zou uitbetaald zijn aan Newton-Smith, opdat deze oorzaken zou opzoeken die het opzettelijk tot zinken brengen van de «Celtic» onweerlegbaar aan het daglicht zouden brengen is zeer vreemd, aldus de verdediger.

Het was de heer A. Leerman, van de firma Brunet, oud eigenaar van de «Celtic» die de persoon aanwees die de gewenste antwoorden zou kunnen geven op bepaalde vragen. Het ging hier om een gewezen tewerk gestelde bij voornoemde firma, die werken zou uitgevoerd hebben aan de Z.313. Hij zou nl. aan de achtersteven van de «Celtic» een hoeveelheid ijzeren stukken toegevoegd hebben om de «Celtic» de vereiste ballast te geven.

De verdediging stelt zich nu de vraag of het niet mogelijk is dat door 10 jaar lang varen die gepaard gingen met schokken en stoten, deze massa ijzer niet kan bijgedragen hebben tot het losstoten of beschadigen van een huidplank.

De verdediging stelt de vraag waarom de Raad met zulk een precisieheid Marcel Devinck aanduidt als de hoofdbeschuldigde. Waarom kan het niet evengoed vader Devinck geweest zijn? Het is tenandere gebleken dat deze zijn zoon reeds veel geholpen heeft op financieel gebied. Er bestaan misschien 4 kansen op de 5 dat het zo is, maar die vereiste 5de stem ontbreekt om de zaak volledig te maken. Wie durft de verantwoordelijkheid nemen vader of zoon Devinck te beschuldigen van sabotage? Aldus dhr De Ketelaere.

STRAFVORDERING

Tenslotte wijdt de verdediger uit over de eigenlijke strafvordering. Hij wijst er in de eerste plaats op dat er hier geen mensenlevens te betreuren vallen. Hij haalt voorvallen aan waarin dit wel het geval was en waarbij eveneens fouten begaan werden en de straffen op verre na niet konden vergeleken worden met de huidige strafvordering.

Hij wijst er op dat zo de Raad de sabotage aanvaardt, zij niet meer vrij van oordeel is, zodat hij acht dat de kwestie van de sabo-

tage in het midden moet gelaten worden.

Tenslotte wijst hij er nog op dat het een gulden regel is in de geschiedenis van de rechtspraak dat in een zaak de twijfel steeds uitgelegd wordt ten voordele van de betichte. Moest de Raad eenzijdig kijk op de zaak hebben als hijzelf, aldus de verdediger, dan zou zij er gemakkelijk toe komen lagere straffen uit te spreken zoals bv. één jaar intrekking van de brevetten van schipper Devinck Gustaaf als schipper, en intrekking van het brevet van motorist voor Devinck Marcel, maar niet als schipper.

Hiermede is dan ook het pleidooi afgelopen. De heer Vandercruyssen belooft aan Meester De Ketelaere dat de uitspraak zo spoedig mogelijk zal volgen en in ieder geval vóór 6 januari 1961. — B.

PAKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

UURTABEL

voor de week van
11 tot 17 december

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10u00 (1) en te 14u45 (2).

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 11u10 (3) en te 16u10 (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 13u30.

Afvaarten uit Dover : maandag, woensdag en zaterdag te 11u15.

NIEUWE TEGENSCHRIJVER IN DE VISMIJN

Nadat de heer R. Pieters de vismijn verliet en in een andere dienst de stad diensten gaat bewijzen, is donderdag 1 december de nieuwe tegenschrijver in de vismijn aangekomen. Het gaat hier om de heer J. Fontaine, waardoor het effectief van de tegenschrijvers terug op zes is gebracht.

Men schrijft ons dienaangaande:

Zes tegenschrijvers is inderdaad nogal veel gezegd vooral nu een van hen de dienst van onder hallchef moet vervullen. Dat brengt hun aantal op vijf. Daarbij komt ook dat een van de vijf overblijvenden van dienst is aan de garnaaltrap. De trapman vertrekt weliswaar maar om 10u30 uit de vismijn maar in geval van grote aanvoer is dit minstens een paar uur te vroeg. Er blijven dus nog vier mensen over waarvan een nieuweling. Wat gaat er nu gebeuren als er haring moet verkocht worden om kwart voor twaalf, terwijl er nog vis te verkopen is op een andere plaats en een van de bedienden in verlof is? Het is zelfs niet nodig dat een tegenschrijver in verlof zou zijn om de dienst niet meer te kunnen verzekeren. Om 10 uur wordt haring verkocht, wat zal men doen wanneer op dat uur de verkoop van IJslandvis nog niet is gedaan? Is het bovendien niet nodig dat er bestendig iemand tegenwoordig is in de garnaalmijn en niet alleen maar na de middag? Het zal trouwens het enige stadsgebouw zijn waar maar een halve dag per week een bediende aanwezig is. Het is immers maar voor de visser.

KONINKLIJK GESCHENK VAN OOSTENDE

Een Garnaalvisserstvaartuig

Woensdagavond was op het stadhuis te Oostende de pers uitgenodigd om er te horen dat de stad Oostende besloten had aan het Koninklijk paar een garnaalvisserstvaartuig aan te bieden om hen toe te laten er nu en dan bij mooi weer mee te gaan vissen.

Het is immers een feit, dat onze toekomstige koningin in Spanje een zeer grote bewondering had voor de Spaanse vissers en dat naar het schijnt het de eerste maal niet zou zijn, dat ze mee uit vissen zou gaan.

De ogen van ons gemeentebestuur zijn gevallen op de O.11

«Raymond Maurice» gebouwd in 1934 op de werf Hillebrandt te Oostende en voorzien van een motor Deutz van 30 pk.

Het sterke vaartuig zal volledig heropgesmukt worden en enkele veranderingen zoals een mooi salon, een ijzeren bovenbouw met stuurhuis en kookhuis gepaard met allerlei konfort, zullen van het schipje een aangenaam tijdverdrijf maken.

De verfraaiingswerken zouden toevertrouwd worden aan scheepsbouwer Jozef Deweert en voor het vistuig zullen zeker de reders en leverende firma's zorgen

De O.11 zal voortaan O.1 «Koningin Fabiola» genoemd worden.

De vissersbevolking zal dat sympathiek besluit met geestdrift begroeten en gans de kust zal hierin een blijk vinden van de grote waardering welke ons vorstehuis onze vissers toedraagt.

Het vorstehuis heeft immers dit voorstel met enthousiasme aanvaard zodat alle Oostendenaars hopen onze koning en koningin dit jaar van uit Oostende te zien gaan vissen.

Zo wordt onze Koning de eerste visser-reder van ons land.

BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ - ALMANAK 1961

Volgende week verschijnt de Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1961. Dit voor alle vissersvaartuigen onmisbaar werk is te verkrijgen in de burelen van «Het Nieuwsblad van de Kust», St Jorisstraat 18, Oostende, of door storting van 200 F + 10 F verzendingskosten, op postchecknummer 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende, of «Het Visserijblad», Oostende (zelfde nummer).

FEESTELIJKHEDEN TER GELEGENHEID VAN HET HUWELIJK VAN Z.M. KONING BOUDEWIJN EN DONA FABIOLA

De stad Oostende heeft besloten ter gelegenheid van het huwelijk van onze koning hiernavolgende feestelijkheden in te richten.

T.V. uitzending van de huwelijksplechtigheden

De bevolking van de stad Oostende wordt in de mogelijkheid gesteld om de rechtstreekse T.V. reportage van het huwelijk van Z.M. Koning Boudewijn met Dona Fabiola te volgen in het Feestpaleis en in de Kursaal. De toegang tot beide gebouwen is gratis.

Taptoe

De 15e december 's avonds zal de Stadsharmonie een taptoe houden in de voornaamste straten van de stad.

Wegwijzer : A. Pieterslaan, Vindictivelaan Kapellestraat, Wapenplein, Kerkstraat, St Paulusstraat, Kaaistraat, Groentemarkt, Kapucijnenstraat, Brabantstraat, Wapenplein, Vlaanderenstraat, Van Iseghemlaan (linksaf), Langestraat, Christinastraat, Adolf Buylstraat, Marie-Joséplein, H. Serruyslaan, Aartshertoginestraat, Witte Nonnenstraat, Kapellestraat, Sint Sebastiaanstraat, Marie-Joséplein, Leopold II laan, Kursaal (stop ingang).

Volksbal

Ter gelegenheid van het huwe-

lijk van onze Vorst richt het Stadsbestuur in medewerking met de Directie van de Kursaal, een groot volksbal in, in de grote concertzaal van de Kursaal. Het bal begint te 21 uur en de toegang is vrij. Orkest André Lebrun en zangeressen Babe Broke en Linda Kerby.

Versiering van de uitstalramen van de winkels met foto's van Z.M. Koning Boudewijn en Dona Fabiola.

Het stadsbestuur richt een oproep tot alle plaatselijke handelaars opdat ze, zoveel als mogelijk, hun uitstalramen zouden versieren met foto's van het toekomstige vorstenpaar.

Bevlagging

Ter gelegenheid van het Vorstelijk Huwelijk zullen, op 15 december, alle stadsgebouwen bevestigd worden.

Het Stadsbestuur doet ook een oproep aan alle inwoners om, ter gelegenheid van deze heuglijke dag hun huizen rijkelijk te bevestigen.

Sierverlichting

De sierverlichting zal op 15 december 1960 ingeschakeld worden tot 23 uur.

Spaanse Week in de James Ensorgalerij.

De handelaarsbond van de James Ensorgalerij zal van 11 tot 20 december 1960 een Spaanse week zal het Stadsbestuur hen enkele Belgische en Spaanse vlaggen in bruikleen geven.

Ir A. Vanthournout verlaat de Fa Valcke en de visserij

Het is met verrassing dat we vernemen, dat de heer André Vanthournout, ingenieur directeur van de scheepsafdeling der firma Valcke, H. Baelskaai, Oostende, de firma verlaat om de leiding te nemen van de zaken zijner schoonouders in een ander stad.

De heer ingenieur Vanthournout is een zeer bekwaam en actief directeur der firma. Zijn heengaan zal algemeen betreurd worden.

Naar we vernemen, zal hij vervangen worden door de heer ingenieur Dufait, welke op het ogenblik zijn assistent was.

Wij wensen hem goed heil in zijn eigen zaak en aan de nieuwe ingenieur het beste in zijn werk ter visserij.

ST NIKLAASFEEST OP GODTSCHALCK



Burgemeester Plovie overhandigt de beker aan de overwinnaar Louis Vantghem.

Stormweder op 4 december ll., maar zon in de harten der rustende zeelieden in de Godtschalck voor het jaarlijks Sinterklaasfeest, ingericht door de liefdadigheidsactie Nonkel Jerome.

De wedstrijd in het pijproken werd gewonnen door de h. Jules Van Tieghem (4 gr tabak in 70 min). De beker werd aan de winnaar overhandigd door burgemeester Plovie van Bredene; ook de schepenen A. Claeys en mw Germaine Van Steenkiste waren aanwezig.

De namiddagshow mag zeker als geslaagd genoemd worden. Verleenden hun medewerking : Mathieu Lambert als begeleider-akkordeonist, Lucienne Nola, als zangeres-speakerin; Roger Roger een nieuwe revelatie; Tony Edwards, de zanger met de zilveren stem; Ginette Meuri, de Westvlaamse nachtegaal; Jerome Plezier, show-man-humorist; Texas Dick, de zanger-fantaisist nr 1.

Zij verdienen allen een woord van dank voor hun prachtige me-

dewerking! De Bestuurster dankte dan ook al de medewerkers in haar naam, en die harer kostgangers.

De Liefdadigheidsactie Nonkel Jerome dankt langs deze weg de spaardersmaatschappij «D'oude viertorre», Groenendijkstraat, Bredene, lokaal Jos. Salliau, voor de mooie gift van 600 F, rondgehaald in het souper van 3 december, dit ten voordele van het Sinterklaasfeest van 4 december in de Godtschalck.

Dit is zeker een mooi gebaar van deze sympathieke spaarders.

Op zaterdag 10 dec. te 14.30 u., worden de oudjes van het burgerlijk St Janshospitaal vergast op een namiddagshow ingericht door L.A.N.J., met medewerking van een schaar vedetten van radio en T.V. Er zullen prachtige geschenken aan de oudjes overhandigd worden. Dit feest gaat door in samenwerking met de maatschappij voor Ouden van Dagen met als sympathieke voorzitter Cam. Vanhooren.

DE DIRECTEUR DER VISSERSHAVEN TE OOSTENDE GEEFT ONTSLAG

Woensdag bereikte ons het bericht dat dhr Dumon zijn ontslag als directeur der vissershaven heeft gegeven.

Normaal zou hij slechts op pensioen gaan op 1 mei a.s. na 40 jaar dienst aan de stad. Of dit ontslag betekent dat hij tot dan in ziekenverlof gaat, is nog niet gekend.

In afwachting van een nieuwe benoeming of het invoeren van besparingen, zou het niet slecht zijn na te gaan of thans het vroeger ontwerp zou kunnen doorgevoerd worden nl. één havenkapitein voor beide havens en het exploiteren van de vissershaven door de reders zelf, zoals dit in andere havens gebeurt, waardoor een enorme besparing zou tot stand komen en een einde zou kunnen gesteld worden aan een verouderde

regime.

Een andere formule ware de twee havens onder één en dezelfde leiding plaatsen, wat een nieuwe besparing zou daarstellen.

HET VLEESDERVEN VOLGENDE WEEK NIET AFGESCHAFT

Er wordt in de vismijn rondgestrooid dat ter gelegenheid van 's Konings huwelijk de Quatertemperdagen zouden afgeschaft zijn.

Zulks is onwaar en het vleesderven op die dagen blijft geboden. Het zijn dus op 16, 18 en 19 december Quatertemperdagen.

VISLOSSERS TE WEINIG

Het wemelt tegenwoordig van vislossers in de vismijnen van Zeebrugge en Oostende en het mag gezegd dat op veel te lichtzinnige wijze vislosserskaarten toegekend worden aan allerlei mensen die er geen stiel, maar een middel inzien om vis te verkopen en te verhandelen.

Anderzijds is het al dikwijls gebeurd dat, als men de maandag in de vismijn van Oostende lossers nodig heeft, men er geen vindt, maar dat ze dezelfde dag toch dopen en er van genieten.

Ook hier dient strenger opgetreden te worden en is het noodzakelijk dat de reders misbruiken dienaangaande aan 't bureau voor arbeidsdienst bekend maken.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD !

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart BENOEMING

Bij Konk Besluit van 3 november 1960, is dhr Pottier, R.-E.-G., kapitein bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, tot kommandant bevorderd, vanaf 1 augustus 1960.

TE WATERLATING OP DE WERF BELIARD & CRIGHTON

Op zaterdag 17 december 1960, om 12 uur zal tijdens een plechtigheid een nieuwe treiler van stapel lopen. Deze treiler, de L.5247 «MONIQUE ANDREE» werd door voormelde werf gebouwd voor rekening van een rederij uit de Franse vissershaven Lorient, de S.A. PECHERIES DE CORNOUAILLE.

Het is een opvallend feit dat, en wij denken hier dan in de eerste plaats aan de rederijen uit Lorient, vele Franse reders de bouw van hun vissersvaartuigen toevertrouwen aan de Oostendse scheepsbouwwerf. Dit wijst eens te meer op de degelijke en verzorgde bouw welke eigen is aan de werf Beliard & Crighton, trouwens, deze treilers hebben reeds voldoende hun zwaardigheid bewezen. — B.

De FIRMA VALCKE vierde feest

Het is voor meer dan 200 feestvrienden dat de firma Valcke het Ste Barabara-feest vierde.

Deze firma welke meer dan 150 personeelsleden telt had geen kosten noch moeite gespaard om er iets waardigs van te maken en het Ostend Palace Hotel leende zich daarvoor uitstekend.

Na een mis te 18 uur voor de overledenen, had er te 19 uur een receptie plaats waarna een prachtig banket meer dan 200 genodigden verenigde.

Namens de firma werd het feest voorgez ten door dhr Paul Valcke, voorzitter van de Raad van Beheer terwijl ook de hh. Jacques Bonnevie, afgevaardigde-beheerder; generaal Bonnevie, beheerder, dhr Georges Bonnevie, beheerder en de heer Vercauteren, plaatselijk directeur, alsook de hh. ingenieurs Demaecker en Vanthournout.

Voorts waren er burgemeester

Jan Piers, volksvert. Dries Claeys, dhr Henri Smissaert, prov. gedeputeerde, alsmede dhr A. Van Elslande, die enkele tijd geleden, na meer dan 50 jaren dienst in de firma, ontslag nam als directeur.

Tijdens een tafelrede bracht dhr Jacques Bonnevie eerst een ontroerende rouwhulde aan enkele per-

soneelsleden, die aan de firma ontvallen waren: August Provoost en Emiel Damman, slachtoffers van een ongeval; Charles Vanmeerhaeghe die plotseling stierf; Richard Demeester, Frans Loy, Edmond Lepeut en Ernest van de Kieboom, die na ziekte overleden zijn.

Voorts wees dhr Bonnevie op de voortdurende bloei en uitgroei der firma en onderlijnde terzake vooral de vestiging van een nieuwe filiale te Zeebrugge. En vervolgens loofde hij zijn personeel en bracht speciaal hulde aan de gevierden van de dag, de jubilarissen en andere verdienstelijken aan wie daarna eretekens overhandigd werden.

ERETEKENS

Volgende eretekens werden uitgereikt:

Wegens 50 jaar dienst in de firma: De hh. C. Verly en August Baeckelandt werden vereremerkt met de Gouden Palmen der Kroonorde.

Wegens 25 jaar dienst: de hh. P. Demaecker, M. Beydts, M. Demeester, A. Fontaine, H. Geerstelynk, G. Mostrey, Ch. Vandenberghe en M. Volcke.

Werden bovendien vereremerkt met het arbeidsteken eerste klas: de hh. P. Demaecker, A. Fontaine, H. Geerstelynk, G. Mostrey en Ch. Vandenberghe.

Werden insgelijks vereremerkt: de hh. G. Allard, Ridder in de Kroonorde; E. Breemersch, gouden medaille der Kroonorde; L. Rotsaert, gouden medaille der Orde van Leopold II; A. De Coe, R. Laforce, L. Prinzie en V. Vandenberghe, arbeidseretekens 1e klas; M. Vandewynckel, arbeidseretekens 2e klasse.

Hierna werd het woord gevoerd door burgemeester Piers en tenslotte door volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die het in een pittige rede had over het vieren van St Eloy, de firma Valcke en het personeel.

Daarna volgde een interview van de twee oudste personeelsleden die 50 jaar dienst hebben bij de firma Valcke. Het zijn Camiel Verly en Baeckelandt August. Op het werk van deze mensen komen we in een volgend nummer terug.

Een aangenaam bal besloot dit zeer geslaagd feest, dat in de vroege uurtjes eindigde.

Zeggen we om te sluiten dat de hotelier van zijn service en zijn banket alle eer haalt.



De vereremerkten poseren hier samen met het bestuur van de firma Valcke. Men herkent nog dhr Piers, burgemeester, en op de tweede rij, tweede van links dhr volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

GENT

VAN 26-11-1960 TOT 2-12-1960

Drievierden tongen 80; voorkleine tongen 64; kleine tongen 48; midd. tarbot 75; grote iek 35; kleine iek 34; iek 3e slag 22; midd. schelvis 35-55; rog 50-55; kabeljauw 38-58-65; gullen 23-45; wijting 16-20; repen zeebaars 44-54; ijle haring 16-20; heilbot 90; verse garnalen 80-100 F per kg.

BRUSSEL

VAN 26-11-1960 TOT 2-12-1960

Drievierden tongen 90; voorkleine tongen 75-85; grote tarbot 120; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 32-40; iek 3e slag 28; midd. schelvis 65-70; vlerken rog 60-68; kabeljauw 55-75; repen gullen 54-60; hozemondhamme 50-60; wijting 24-28; arend (pieterman) 52-60; makreel 24-30; rode knorhaan 42; repen zeebaars 60-65; ijle haring 20-28; koolvis 40; verse garnalen 90-100 F per kg.

In de Paritaire commissie voor de visserij

Heden vrijdag 9 december vergadert de paritaire Commissie voor de Zeevisserij te 14.30 u. in het Gerechtshof te Oostende met als dagorde: de vislosserskaarten, het minimumloon van de arbeider tewerk gesteld in de vispakhuizen aan de kust, de wet op de sluiting der bedrijven, betaling in geval van ziekte, het bijkomend verlof voor het jaar 1960 van de vislossers der vismijn van Zeebrugge.

oostendse markt en vismijnecho's

Weinig reders zullen er aan gedacht hebben dat het deze week een week was met twee visdagen. Inderdaad, niet alleen vrijdag, maar ook woensdag moest vis gegeten worden, ten minste mocht er geen vlees gegeten worden. Zodoende was de vraag naar vis groter dan andere weken. Juist in deze week was de aanvoer bijzonder klein. Er waren niet alleen weinig vaartuigen die kwamen verkopen. Ook de vangsten die deze schepen losten waren weinig omvangrijk. Dit was nochtans niet de schuld van deze vissers maar wel van het aanhoudend slechte weer op de meeste visgronden.

In dit geval waren ook de haringsschepen welke alleen zaterdag en woensdag iets konden op de markt brengen. Van grote verminderingen was er dus voor deze vaartuigen geen sprake. Het lijkt erop te zullen worden gelijk andere jaren, dat het profijt van de eerste maand haringvisserij grotendeels zoniet helemaal te niet gedaan wordt door de vruchteloze jacht op de haring in de tweede maand.

Het spreekt vanzelf dat in zul-

ke omstandigheden de prijzen een flinke duw in de hoogte kregen, zodanig zelfs dat sommige soorten peperduur werden verkocht. In dit geval waren kabeljauw, schelvis, steenschol, platvis, tarbot, tongen en de meeste ronde vissoorten. Alleen steenholk en weinig commerciële soorten waren tamelijk goedkoop.

Dank zij deze gunstige markt konden ondanks kleine vangsten, nog redelijke opbrengsten bereikt worden, darabij vooral de Witte Bankers, de Kreeftenputters en de Noordzeeschepen puike reizen maakten. Eerder matig waren de opbrengsten voor de Noordzeeschepen. Men moet hier echter in acht nemen dat deze schepen zeer korte reizen maakten en werkelijk weinig waardevolle soorten binnbrachten.

Voor de kustvisserij was er in de afgelopen week helemaal niets te verdienen.

Voor de garnaalvaarders brachten er niet veel van terecht. Gans de maand november was het grote armoe in dit bedrijf aangezien in totaal maar 2.069 kg werd aange-

voerd en verkocht voor 108.486 F. Er werden in gans die periode maar 96 vangsten verkocht.

In de voorbije week tenslotte werden 87 vangsten gelost waarvan 46 haringvangsten. Deze schepen losten samen 8.150 bennen vis, 29.350 kg tong, 189.740 kg haring.

De IJslandse vissoorten vormden dit keer geen zo'n groot overwicht dan dit gewoonlijk het geval is. De vangsten van deze visgrond waren zeer klein en er werden daarenboven 7 zulke vangsten gelost, welke 4.930 bennen vis opbrachten. Ondanks de kleine vangsten konden de meeste opbrengsten bevredigen. De hoogste uitslag was voor de O.298 met 603.000 F. Van Hoop Haed werden dinsdag twee vangsten gelost die samen 1.000 bennen vis opbrachten. Een groot gedeelte hiervan bestond uit haaien die voordelige prijzen kregen. Ook hier renderende uitslagen. 2 vangsten van de Noordzee waarvoor bijzonder op de sluitingsmarkt fantastische prijzen werden betaald. De beide vangsten die eerder weinig vis bevatten, gaven toch renderende uitslagen. Slechts én vangst van het

Kanaal. Voor deze vangst die nauwelijks 125 bennen bevatte, werd gemiddeld 1.000 F per ben betaald zodat de opbrengst alleszins renderend was.

De Witte Bankers kwamen vooral dinsdag verkopen. De prijzen voor tongen stegen van maandag naar woensdag waarbij op laatstgenoemde dag de 60 F per kg werd overschreden. Ook hier goede resultaten. De kreeftenputters maakten geen uitzondering op de regel en ook voor deze vangsten werden hoge prijzen betaald. Hier was het vooral de platvis die het hem deed.

Van de West was alleen maandag de aanvoerder noemenswaardig. Roggen werden dan ook zeer duur verkocht en de uitslagen waren hier over het algemeen goed, vooral in aanmerking nemend dat de vangsten erg klein waren.

Woensdag alleen was er een vermeldenswaardige haringaanvoer. De prijzen voor deze haring gingen echter onmiddellijk dalen tot het opvangpeil, dit ondanks de zeer geringe aanvoer van de laatste weken. Voor deze schepen was het dan ook een eerder ontgoochelende week.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	5-12-1960	6-12-1960	7-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	50,—55,20	52,—56,40	57,—59,—
3/4 tongen — 3/4 sole	50,—54,—	52,—56,40	58,—67,—
Bloktongen — Sole moyenne	5,20-5,4,—	52,—55,60	60,20-62,—
Voor-kleine — Toute petite	5,—55,80	50,60-53,50	58,80-60,—
Kleine — Petite	34,20-37,20	34,—41,20	40,60-43,40
Tarbot, groot — Turbot, gros	48,—56,50	49,—57,—	55,—68,—
Middel — Moyenne	29,—41,—	37,80-51,—	32,—42,—
Kleine — Petite	20,50-22,—	22,—	—
Griet — Barbue	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—
Schol — Plie	15,—	14,20-15,60	—
Grote iek — Grosse	19,—23,—	19,—	—
Kleine iek — Petite	18,40-23,—	21,—21,60	—
Iek 3e slag — 3e sorte	18,40-22,60	20,20	24,—
Platjes — Toute petite	11,80-15,40	12,60-13,80	18,20-19,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	—	—	—
Middel — Moyen	15,—	—	—
Kleine — Petit	8,10-10,—	5,—9,40	7,60-8,20
Heek, grote — Merlu, gros	—	—	30,50
Middel — Moyen	—	—	22,60
Kleine — Petit	—	—	14,40-19,20
Rog — Raie	9,—16,—	11,—18,—	13,80-30,—
Rode poon — Perlon	—	—	—
Grauwe poon — Grondin	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	19,20-26,—	20,80-30,—	30,60-34,20
Gullen — Petit cabillaud	6,40-17,60	7,20-19,80	9,60-29,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	29,20	28,—33,—
Wijting — Merlan	3,60-9,—	3,40-10,20	4,60-6,40
Schar — Limande	—	—	—
Steenschol — Sole limande	12,—20,—	18,60-19,30	—
Zeehaai — Aiguillat	8,60-9,50	6,60-8,20	9,70-10,20
Hondshaai — Roussette	7,70-8,—	7,30-7,40	9,10
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—
Makreel — Maquereau	—	—	—
Horsmakreel — Saurel	—	—	—
Rode knorhaan	—	20,—	19,50-28,—
Keilrog — Raie radiée	—	26,—	27,—
Zeekreeft — Langoustine	—	—	—
Schaat — Flotte	—	—	18,—25,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—
Kongeraal — Congre	8,—	—	—
Leng — Lingue	—	13,—	—
Schartong — Cardine	—	18,40-22,20	18,—20,—
Volle haring — Hareng	—	—	—
IJle haring — Hareng guai	—	—	3,—4,20
Haringshaai — Latour	—	—	—
Steenholk — Tacaud	2,60-3,60	4,—	—
Heilbot — Flétan	—	38,—53,—	—
Koolvis — Colin	—	11,20-15,—	—
Steur — Esturgeon	—	—	—
Zeeewolf — Loup de Mer	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	17,—	22,50
Zonnevis — St Pierre	30,—	—	—
Koningsvis	33,—	—	—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	—	—

Zaterdag 3 december

SANDETTIE

	Haring
O.193-214	1 7350 23.050
O.283-284	1 9000 29.690
O.131-279	1 8000 25.910
O.115-156	1 6850 21.990
O.135-154	1 2550 15.300
Z.462-550	1 5350 17.594
O.32-111	1 2593 8.310
O.160-249	1 4250 12.750
O.191-312	1 3950 11.850

Maandag 5 december

O.224	17	700	367.300
O.324	17	600	295.336
O.228	17	680	306.130
O.298	18	1100	603.543
O.316	19	850	502.000

NOORDZEE

O.151	8	200	107.310
-------	---	-----	---------

NOORD

O.132	5	45	27.440
O.120	8	60	300.608
O.102	11	50	200.67.590

WITTE BANK

Z.412	15	50	3100 152.910
Z.546	15	50	3700 190.010

KREEFTENPUT

Z.443	9	80	1200 129.940
Z.598	12	110	1800 117.020

WEST

O.225	3	40	30.900
N.715	8	80	55.340
O.128	7	70	53.030
O.15	6	30	200 33.980
O.277	9	60	200 47.460
N.762	8	70	500 69.770
O.184	9	50	400 51.120
O.346	6	100	77.710
O.185	8	70	350 71.720
O.147	10	90	300 74.810
Z.201	8	60	500 61.230

Dinsdag 6 december

IJSLAND

O.285	16	550	291.640
O.86	17	450	257.660

NOOP HEAD

O.88	10	600	244.380
Z.212	17	400	236.950

NOORD

O.265	12	170	500 99.820
-------	----	-----	------------

WITTE BANK

O.140	13	30	1400	86.620
O.218	12	40	2200	127.800
O.166	15	35	2000	108.350
Z.452	12	30	2400	105.540
Z.417	11	40	3100	141.300
KREEFTENPUT				
Z.539	10	70	800	108.990
WEST				
O.327	3	20	—	27.360
N.819	4	40	200	36.520
O.806	1	15	—	12.640

Woensdag 7 december**NOORDZEE**

O.329	14	160	—	155.300
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

			Tongen	
O.155	13	120	330	128.560
WITTE BANK				
O.66	12	40	1650	105.150
Z.549	10	50	2200	141.970
SANDETTIE				
			Haring	
O.19-221	1	3800	12.160	
O.628-177	1	3800	12.380	
N.790-788	1	5350	17.120	
O.49-490	1	1650	5.570	
O.743-261	1	3800	12.262	
O.31-36	1	3800	13.354	
N.718-753	1	11200	34.656	
O.193-214	2	28900	89.300	
O.283-284	2	27850	85.920	
O.127-153	2	9600	48.180	
O.279-131	2	5850	19.210	
Z.550-462	2	2450	7.948	
O.191-312	2	10300	32.268	
O.115-156	2	7450	23.544	
O.160-249	2	12350	39.534	
O.135-154	2	1700	5.320	

**NOG EENS HARING
OP DE MARKT**

Veel slecht weer deed de meeste haringschepen bijna de ganse week aan de kaai blijven. Vrijdag echter konden ze nog eens uitvaren, het was echter weer niet voor lang want zaterdagmorgen vroeg moesten alle schepen terug binnenlopen en dit weer omwille van de barre weersomstandigheden. Van grote vangsten was dan ook weer geen sprake aangezien de grootste hoeveelheid bestond uit 180 bennen. Deze vangst werd binnengebracht door de O.283 en de O.284, waarvoor deze vaartuigen 29.690 F besomden. De kleinste vangst was deze van de O.154-O.135. De haringprijzen waren niet bijzonder fameus aangezien slechts tot 180 F per ben werd betaald. Het is wel zo dat er al ijle haring tussen loopt maar toch is het zo dat de aanvoer de laatste week zeer klein is geweest. Het moet zijn dat de andere landen nog geen haring tekort hebben. Er wordt inderdaad nogal veel haring gebracht in Ierland en Noorwegen, hetgeen wel zijn invloed heeft op onze prijzen. Alles bijeen was het dus in een week tijd niet veel bijzonders.

**KONTROLE OP
VERBANDKASTEN**

Er bestaat een wet die bepaalt dat in elke instelling waar verschillende werknemers tewerkgesteld worden een verbandkist moet worden geplaatst. Daarbij is het niet voldoende dat er een verbandkist staat zonder meer, in deze kist moeten bepaalde genees- en verbandmiddelen voorhanden zijn teneinde de eerste hulp bij ongevallen te kunnen toepassen. Het zou misschien wel eens interessant kunnen zijn een controle te houden in de Oostendse vismijn. Er zouden heel zeker pakhuizen zijn waar de verbandkist er is en waar alles er ook in is. Er zouden er echter ook zijn waar de elementaire dingen zoals watten en mercurochroom ontbreken. Nochtans is het zeker nuttig en zelfs onontbeerlijk dat de werknemer die de ganse dag vis kuist en dus kan

gestoken worden door giftige visgraten, kan beschikken over bovengenoemde zaken.

**VERKOOP VAN
HARING**

De direktie van de vissershaven maakt de belanghebbenden er opmerkzaam op dat de verkoop van ijle haring zal plaats hebben viermaal per dag en dit op volgende uren: 7 u., 10 u., 11 u 45 en in de namiddag te 15 uur. Dus, vanaf 5 december viermaal verkoop van haring.

**MAANDAGMARKT
VOORNAAMSTE
VAN DE WEEK**

We naderen stilaan de volle winter en dit werd men deze week gewaar, niet alleen aan het stormweer maar ook aan de visprijzen die werkelijk zeer hoog waren op de maandagmarkt. Toch werd ook dit niet enkel veroorzaakt door het feit dat het winter wordt maar vooral door het feit dat er de laatste weken veel slecht weer was en dat er ook twee visdagen in deze week komen. Ook woensdag mag immers geen vlees gegeten worden terwijl ook alleen maar op de eerste verkoopdag veel vis mag verwacht worden. In elk geval, deze die er vandaag bij waren hebben een mooi Klaasgeschenk gekregen.

**STEEDS KLEINE
VANGSTEN VAN
IJSLAND**

Dit is niet zozeer waar voor de kleine IJslanders dan wel voor de grote. De kleine IJslanders brengen inderdaad in verhouding tot de veel grotere schepen nog flinke vangsten binnen. Het zijn dan ook deze schepen welke het meest profiteren van de hoge prijzen die de laatste jaren voor IJslandse vis worden betaald. Er is wel een week dat de prijzen laag zijn maar over het algemeen kunnen de genoemde schepen flink hun kost verdienen. Ook de maandagmarkt van deze week vormde hierop geen uitzondering aangezien het weer vooral de kleinere IJslanders waren die mooie uitslagen boekten. Weliswaar waren de cijfers door de grote schepen bereikt zeer goed in verhouding tot hun vangst maar op zich zelf waren ze toch te laag om renderend te kunnen genoemd worden.

De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag vandaag weer op een zeer behoorlijk peil aangezien voor sommige vangsten tot meer dan 620 F per ben werd betaald. Vooral de vangsten die weinig wijting bevatten bereikten een mooi cijfer. Voor wijting was de prijs inderdaad enigszins matig maar in aanmerking nemend wat verleden week en deze week al aan wijting werd binnengebracht, kan men dit niet verwonderlijk noemen. Voor alle andere soorten werden top-prijzen geboekt, waarbij schelvis, kabeljauw, blauwe leng en zeebaars peperduur waren. Er werden dan ook renderende prijzen geboekt voor drie van de vijf schepen terwijl de besommingen schommelden van 295.336 F voor de O.324 naar 603.000 F voor de O.298.

**NOORDVISSERS KOMEN
TERUG NAAR
OOSTENDE**

Waar de meeste schepen die de laatste maanden op de Noord visten op kabeljauw, maar vooral op gullen, bijna voortdurend in Engeland verkochten, heeft het de schijn dat we voortaan meer van deze schepen op de eigen markt zullen krijgen. Verleden week kregen we er al een stuk of vijf en nu op de maandmarkt waren er

weer drie. Deze drie hadden samen echter maar één grote vangst van zowat 150 bennen, zodat de gullen er nog niet zo veel waren. Er zullen trouwens maandag voor deze gullen heel wat betere prijzen betaald zijn op de Oostendse markt dan op de Engelse markt want het blijkt dat de prijs voor gullen daar flink aan het dalen is. Ook zou er sprake zijn dat er voortaan nog maar twee schepen per week zouden mogen verkopen in dezelfde haven, vreemde schepen dan. Ook dit zou wel eens aanleiding kunnen zijn tot veelvuldiger verkopen in de thuishaven. Met de winter op komst zal dit wel niet zo kwaad zijn. Ondertussen konden de schepen die van de Noord verkochten, geen hoofdvogels afschieten vandaag bij gebrek aan vangsten, deze naam waardig. Alle vis werd nochtans duur verkocht zodat toch nog resultaten bereikt werden gaande van 27.000 F (45B) voor de O.1432 tot 67.590 F (80B) voor de O.102.

De vangst van de O.151 was iets groter en werd opgegeven als komende uit de Noordzee. Toch zal het ook wel een Noordvangst geweest zijn, daarvoor waren er te veel gullen. Dit schip lukte 107.310F na een reis van 8 dagen. Dat het een zeer goede tijd is geweest voor de Noordvissers blijkt wel uit het feit dat bepaalde schepen tot 300.000 à 400.000 F konden besommen in één maand tijd. Zoveel te beter en dat het nog lang mag duren.

**WITTE BANKERS MET
PRACHTIGE
RESULTATEN**

Slechts twee schepen van de Witte Bank aan de afslag maar dan twee van de beste; inderdaad de Z.412 en de Z.546 zijn wel van de beste Witte Bank vissers van de vloot, de O.218 niet te vergeten. Het waren echter de twee eerstgenoemde schepen die maandag verkochten en dit met vangsten van meer dan 3.000 kg. Waar in totaal maar een 13.000 kg tong werden gelost en er voor de volgende dagen niet veel meer werd verwacht, werden voor tongen sterk stijgende prijzen betaald. Dat ook het het slechte weer een grote rol speelde in deze prijsstijging is zeker.

Voor sommige sorteringen bedroeg de prijsstijging tot 15 F per kilo zodat de opbrengsten werkelijk prachtig waren en schommelden van 152.910 F voor de Z.412 naar 190.010 F voor de Z.546. Bovendien voor tong werd ook voor tarbot en platvis heel wat meer betaald dan verleden week.

Een paar Kreeftenputters met omvangrijke vangsten deden het al even goed als de Witte Bankers. Deze schepen maakten kortere reizen en besomden dan ook minder. Toch werden hier resultaten bereikt gaande van 117.020 F voor de Z.598 naar 129.940 F voor de Z.443. Het waren vooral deze schepen welke de markt van platvis voorzagen. Hiervoor werden prijzen betaald gaande van 650 naar 1.150F per ben, waarbij de platen het goedkoopst waren.

**MINDER GOED VOOR
DE WESTVISSERS**

Deze kleinere schepen die samen met de kustvissers en de haring-schepen sterk afhankelijk zijn van de weersomstandigheden konden er niet veel van terechtbrengen en dit is wel normaal. We moeten immers maar nagaan welk weer we de laatste weken hebben gehad om te begrijpen dat er van vissen voor deze schepen niet veel in huis kon komen. De schepen met enigszins grotere vangsten waren dan ook deze die lang weg waren.

Gezien de kleine aanvoer van Westvis waren de prijzen op een hoog peil voor roggen, tarbot, wijting, platjes, soldaten, gullen en alle andere soorten van deze visgrond aangevoerd. Zodoende kon de schade nog enigszins worden beperkt en schommelden de opbrengsten van 30.900 F voor de O.225 naar 77.710 F voor de O.346.

**ZEER SCHAARS
VOORZIENE
DINSDAGMARKT**

Slechts dertien schepen met een totale aanvoer van ongeveer 2.500 bennen. Wat tongen betreft, van deze soort werden ongeveer 13.000 kg aangebracht. In zulk een week als deze week met twee visdagen had er wel wat meer vis mogen zijn. Men zal echter moeten toegeven dat ook de weersomstandigheden tegenwerken en dat bijzonder de aanvoer van Westvarianten hierdoor sterk is gedaald beneden de verwachtingen. Er is daar nu eenmaal zeer weinig aan te veranderen en aldus werden sommige soorten fantastisch waren. De best verkochte soorten waren ongetwijfeld platvis, kabeljauw, schelvis, tongen en tarbot. Platjes werden zeer duur verkocht en kregen tot 650 F per ben. Hierdoor kon door de meeste schepen tenslotte nog een bevredigende uitslag bereiken waarbij vooral de Witte Bankers een goed dagje kenden.

**MINIEME VANGSTEN
VAN IJSLAND**

Hadden de twee IJslanders die vandaag dinsdag aan de markt waren verleden week moeten verkopen met dezelfde vangst dan zou de opbrengst heel wat lager uitgevallen zijn en zou zeker geen 200.000 F of weinig meer besomd geworden zijn. Nu besomden de O.86 en de O.285 respectievelijk 257.660 en 291.640 F, dit voor vangsten van 450 en 510 bennen. Alle soorten werden duur verkocht bijzonder kabeljauw en gullen, schelvis, leng en koolvis. Zeebaars kreeg eveneens meer dan bevredigende prijzen zodat het minstens een even goede dag was als maandag.

**GROTERE NOOP HAED
VANGSTEN**

Van deze visgrond werden eveneens twee vangsten verkocht, de ene al groter dan de andere. De ene vangst werd na een kortere tijd bijengevist en bevatte ook veel meer haaien. Deze haaien werden overigens goed verkocht aan prijzen die zelden beneden de 320 F daalden. Voor de andere vangst werd gemiddeld echter veel meer betaald aangezien deze vangst veel meer dure soorten als kabeljauw, gullen, koolvis, leng en Schotse schol bevatte. Zodoende waren de opbrengsten nagenoeg gelijk aangezien de uitslagen 236.000 en 244.000 luidden, dit voor de O.212 en de O.88.

**KLEINERE
TONGENVANGSTEN**

Een vijftal Witte Bankers brachten samen zowat 12.000 kg tong op de markt. Deze tongen kregen zoal dezelfde prijzen als maandag met wel een lichte neiging tot stijgen. De vangsten waren echter kleiner zodat geen zulke hoge uitslagen konden opgetekend worden. Toch was het nog allemaal zeer goed aangezien de hoogste uitslag, deze van de Z.417, 141.000 F bedroeg en de laagste besomming, die door de O.140 werd geboekt 86.000 F beliep. Dit laatste schip loste echter amper 1.500 kg tong en een 40-tal bennen vis.

Datum Vangsten Kgr F Min. Max. Gem.

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

24-11	5	96	4.802	46,—	52,—	.....
28-11	1	8	424	53,—	53,—	.....
29-11	1	24	1.440	60,—	60,—	.....
30-11	4	123	7.652	60,—	66,—	.....

VISAANVOER TE OOSTENDE

3-12	18	49.890	166.444			
5-12	24	277.500	3.553.679			
6-12	13	136.800	1.885.570			
7-12	32	158.350	989.706			
Tot.	87	622.540	6.595.399			

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

28-11	30	6.770	59.794	8,—	9,90	.....
29-11	16	1.290	11.486	7,60	10,—	.....
30-11	26	6.770	49.236	6,60	8,60	.....
Nov.	326	70.152	683.266			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1-12	9	6.697	80.162			
5-12	9	15.849	196.468			
7-12	2	2.755	43.313			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1-12	6	141	8.526	48,—	64,—	60,42
2-12	9	193	10.563	49,—	60,—	54,73
6-12	8	182	11.132	50,—	70,—	61,16
7-12	8	191	10.450	52,—	58,—	54,71

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

1-12	10	3.776	27.863			
2-12	12	1.948	11.045			

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

1-12	8	730	2.290			
2-12	10	1.600	4.766			
3-12	3	1.970	6.760			
6-12	6	9.590	37.842			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

6-12	7	325	14.812	41,—	48,—	.....
7-12	8	458	20.268	42,—	47,—	.....

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

1-12	4	5.735	87.170			
3-12	2	3.115	53.970			
5-12	3	7.100	165.180			
6-12	13	38.600	762.220			
7-12	8	17.300	438.750			

SPROTAANVOER OOSTENDE

Dinsdag 29 november

O.91-234	140	7,60	1.064
O.70-4	160	8,30	1.328
O.45-46	70	8,80	616
O.260-20	150	8,80	1.320
O.96-759	260	9,30	2.418
O.84-10	120	9,90	1.188
O.177-628	100	10,00	1.000
O.743-261	290	8,80	2.552
	1.290		11.486

Woensdag 30 november

O.260-20	610	7,90	4.820
O.45-46	990	6,90	6.831
O.221-19	550	6,70	3.685
O.91-234	460	7,50	3.450
O.96-759	110	8,10	891
O.10-84	800	6,70	5.360
O.126-9	340	6,90	2.346
O.490-49	570	6,90	3.933
O.177-628	770	6,70	5.159
O.32-111	180	6,20	1.116
O.261-743	350	7,50	2.625
O.31-26	900	6,60	5.940
	140	8,60	1.204
	6.770		47.360

Donderdag 1 december

O.261-743	130	7,00	910
-----------	-----	------	-----

Vrijdag 2 december

O.10-84	180	6,30	1.634
O.9-126	250	6,20	1.550
O.234-91	190	6,50	1.236
O.45-46	430	6,80	2.924
O.490-49	220	6,30	1.384
O.261-743	20	4,50	90

Zaterdag 3 december

O.111-32	70	6,14	430
O.628-177	380	5,13	1.950

Dinsdag 6 december

O.96-759	20	14,00	280
O.45-46	30	15,70	470
O.20-260	60	12,50	750
O.10-84	80	11,75	940

NIEUWPOORT

Donderdag 1 december

N.27-106	420	6,55	2.751
----------	-----	------	-------

N.788-790	800	6,95	5.532
N.807-3	680	7,35	4.998
N.753-718	880	7,65	6.732
N.706-726	1.000	7,85	7.850

Vrijdag 2 december

N.106-27	236	6,35	1.499
N.718-753	626	5,60	3.506
	3.780		27.863
N.706-726	400	5,45	2.180
N.807-3	230	5,55	1.277
N.790-788	350	5,85	2.048
N.812-721	106	5,05	535

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	47	48	52
Bloktong — Sole moyenne	50	53	52
Fruittong — Sole 3/4	52	58	58
Schone kleine tong — Petite sole	48	56	56
Kleine tong — Toute petite sole	34	44	48
Grote tarbot — Turbot gros	50	53	.....
Middelm tarbot — Turbot moyen	48	47	48
Varia — Divers	32	36	33
Griet — Barbue	28	33-25	35
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	13	14	16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	17	20	23
Kleine pladijs — Petite plie	13	12	19
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	22	20	25
Gul — Petit cabillaud	16	17-11	22-15
Keilrog — Raie radiée	18	19	.....
Rog — Raie	12	13	15
Tilten	9	12	15
Scherpstaarten	10	11-8	12
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	8	11	13
Kleine wijting — Petit merlan	3	6	8
Bet — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	18	14-8	.....
Zeehaai — Aiguillat	7	9	.....
Zeehond — Chien de mer	7	8	10
Robaard — Grondin rouge	17	13	20
Knorhaan — Grondin	10	10	12

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

âATERDAG, 3 DECEMBER 1960

Z.555	1	70	8	8.530
Z.409	4	150	20	24.950
Z.445	5	300	25	29.020

MAANDAG, 5 DECEMBER 1960

Z.526				6.520
Z.444	10	1000	90	116.900
Z.542	5	400	30	41.760

DINSDAG, 6 DECEMBER 1960

Z.561	6	300	60	49.220
Z.548				21.530
Z.552	7	200	30	38.970
Z.422	7	900	40	80.190
Z.199	7	500	40	60.960
Z.473	7	500	50	53.010
Z.93	7	600	50	58.590
Z.400	5	300	30	47.960
Z.603	7	300	45	52.620
Z.470	9	500	50	44.830
Z.437	8	800	50	87.700
Z.527	10	1400	70	74.410
Z.583	10	100	60	91.130

WOENSDAG, 7 DECEMBER 1960

Z.458	8	250	60	62.920
Z.274	10	1200	80	131.610
Z.540	10	2200	75	125.890
Z.491	10	600	70	81.940
Z.555	1	40	5	10.200
Z.560				8.270
Z.548				8.130
Z.432				9.790

DONDERDAG, 8 DECEMBER 1960

Z.485	1	50	5	5.280
Z.506	1	70	8	8.030
Z.233	1	100	8	17.000
Z.454	2	150	20	21.670
Z.479	1	20	4	4.530
Z.548	2	100	15	29.160
Z.432	2	100	15	26.770

VERWACHTINGEN

MAANDAG 12 DECEMBER

IJsland : O.331 O.294 O.239 O.236
 Kanaal : O.175 Z.516 O.287
 Witte Bank : O.105 Z.745
 Noordzee : Z.549 O.305 O.295

DINSDAG 13 DECEMBER

Kreeftenput : Z.510
 IJsland : O.81 O.108
 West : O.806 O.77 O.196 O.184
 Witte Bank : Z.558
 Noord : O.243

WOENSDAG 14 DECEMBER

IJsland : O.89
 Witte Bank : Z.547 O.488 O.170
 O.122 O.227
 West : O.185 O.349 O.152 O.346
 Oost : Z.530
 Noordzee : O.278 O.237
 Kanaal : Z.405

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	16,40-23,—	22,—	.....
Middelmatige schelvis	12,—16,—	14,40	.....
Kleine schelvis	7,—13,40	8,—11,60	.....
Kabeljauw	15,60-21,80	21,80-26,—	.....
Gullen	10,—16,80	14,—19,40	.....
Wijting	5,—9,—	5,—9,20	.....
Schaat	8,60-17,—	10,60-20,—	.....
Zeebaars	8,20-11,80	11,20-11,60	.....
Leng	9,60-13,40	11,80-15,—	.....
Schartong	8,—10,—	8,40-10,—	.....
Heilbot	25,60-40,60	25,80-47,—	.....
Koolvis	8,60-9,60	9,50-10,80	.....
Hondstong	6,60-14,80	7,40-14,—	.....
Zeeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT ZEEBRUGGE

	1-12	5-12	7-12	5-12	6-12	7-12
Grote tong — Grosse sole	47	48	52	52-55	52-56	56-59
Bloktong — Sole moyenne	50	53	52	52-56	53-56	59-63
Fruittong — Sole 3/4	52	58	58	56-60	53-59	62-67
Schone kleine tong — Petite sole	48	56	56	56-60	54-59	62-66
Kleine tong — Toute petite sole	34	44	48	53-59	54-57	53-58
Grote tarbot — Turbot gros	50	53	.....	47-52	52-56	52-55
Middelm tarbot — Turbot moyen	48	47	48	40-44	44-49	49-50
Varia — Divers	32	36	33	30-34	32-36	36-40
Griet — Barbue	28	33-25	35	30-34	32-36	36-40
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....	.....	44	.....
Grote pladijs — Grosse plie	13	14	16	15-16	13-17	15-19
Middelm. pladijs — Plie moyenne	17	20	23	18-19	14-18	18-24
Kleine pladijs — Petite plie	13	12	19	21-23	20-22	25-30
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	18-19	16-19	24-28
Kabeljauw — Cabillaud	22	20	25	22-24	25-28	33-35
Gul — Petit cabillaud	16	17-11	22-15	8-17	9-19	13-26
Keilrog — Raie radiée	18	19	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	12	13	15	.....	16-18	21-22
Tilten	9	12	15	.....	13-15	17-19
Scherpstaarten	10	11-8	12	.....	13-15	15-17
Halve man	.....	.....	.....	.....	9-11	12-13
Grote wijting — Gros merlan	8	11	13	8-10	3-9	6-12
Kleine wijting — Petit merlan	3	6	8	.....	.....	.....
Bet — Flet	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	18	14-8	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	7	9	.....	.....	7-9	8-10
Zeehond — Chien de mer	7	8	10	.....	7-9	8-9
Robaard — Grondin rouge	17	13	20	.....	16-19	.....
Knorhaan — Grondin	10	10	12	.....	.....	.....

VISSERIJ EN VISSERIJPOLITIEK IN DE LANDEN VAN DE OEES

(vervolg)

— III gevolgdde politiek in de landen van de OEES inzake zeevisserij.

Sedert de 2e wereldoorlog is er praktisch in alle landen van de OEES, een strekking om de eigen produktie te ondersteunen.

De genomen maatregelen komen er meestal op neer :

- a) leningen met gereduceerde interest voor het bouwen van schepen;
- b) tussenkomen van allerlei aard om de produktiekosten te drukken om de prijzen op peil te houden;
- c) bovendien zet een politiek van invoerbepaling en kontingentering in vele landen deze maatregelen nog kracht bij.

Het feit dat de vangsten niet gestegen zijn in verhouding tot de geleverde inspanningen ; de stijging van de produktiekosten enerzijds en het probleem van de overbevissing anderzijds zijn de motieven die de diverse maatregelen in het leven hebben geroepen.

Aan het overbevissingsprobleem wordt door de meeste landen waar de zeevisserij beoefend wordt de aandacht besteed. Op nationaal en internationaal gebied wordt naar een oplossing gezocht, maar de onenigheid die bestaat nopens de methode, is de oorzaak dat nog geen doeltreffende oplossing gekomen werd.

Aan de verkoop van de vangsten wordt in de meeste landen ook de grootste aandacht besteed. Het distributiesysteem vertoont inderdaad in praktisch alle landen grote leemten. Maatregelen om hieraan te verhelpen werden in het leven geroepen.

I. DOELSTELLINGEN

IN DE POLITIEK

A. VISSERIJPOLITIEK IN DE NOORDERLIJKE LANDEN VAN WEST-EUROPA :

1) Exportlanden :

De toestand en politiek van Noorwegen en IJsland vertonen alhoewel er structurele verschillen zijn, analoge verschijnselen :

- beiden hebben rijke visgronden in de kustgebieden ;
- in beide landen neemt de visserij een zeer aanzienlijke plaats in, in de nationale economie.

Dit laatste is voornamelijk waar voor IJsland, waar de visserij een fundamentele rol vervult in verband met de levensstandaard. De gevolgde politiek beoogt voornamelijk een verdere expansie van de produktie en een betere kommercialisering op de buitenlandse markt. De uitvoer van Noord-Amerika van bevroren vis werd fel ontwikkeld, terwijl de uitvoer in het algemeen bevorderd werd op basis van bilaterale akkoorden, nl. met Rusland en landen van Oost-Europa. Om deze reden heeft IJs-

land zich niet kunnen lenen tot liberalisering in het kader van de O.E.E.S.

Ook in Noorwegen vervult de visserij een voornamelijk rol, alhoewel meer speciaal van de westelijke kustgebieden en de Noordpoolstreken.

In het westen ontwikkelde de haringindustrie zich na de oorlog in aanzienlijke mate. De slechte vangsten van de laatste jaren veroorzaken daar ook veel moeilijkheden. De vangsten op bodemvis rendeerden al minder.

De kommercialisatie in het buitenland was niet van die aard om de hogere onkosten te dekken. De politiek op lange termijn voorziet een programma tot het bouwen van een vluggere hoogzeevloot. Verder wordt een meer verscheiden industrie in Noord-Noorwegen beoogd, plus een ganse hervorming van de economische structuur.

De visserij in Nederland en Denemarken ontwikkeld zich vrijwel in gelijke vorm. De toestand van deze landen verschilt echter met deze van Noorwegen en IJsland omdat :

- 1) er minder aanvoer is, voornamelijk van bodemvis ;
- 2) binnenlandse markt sloopt grotere hoeveelheden van de aanvoer op.

Dit belet echter niet dat de uitvoer ook in deze landen aanzienlijk is. Beide landen hebben de visserij op haring ontwikkeld. Denemarken bestemt deze haring voornamelijk voor de verwerking tot vismeel en visolie; Nederland daarentegen voor menselijk gebruik, hetzij in verse toestand, hetzij na verwerking. De toestand van de visserij in Nederland en Denemarken is lonend. De politiek in deze landen beoogt dan ook voornamelijk dit te behouden en zo mogelijk te verbeteren.

2) Andere landen :

In de andere landen van N.O. Europa (België, Frankrijk, West-Duitsland; Ierland; Zweden en Engeland) zijn de aanvoeren voornamelijk bestemd om de binnenlandse markt te bevoorraden.

Het voornaamste probleem voor deze landen bestaat in het feit van de geringe renderende visgronden in de nabije wateren, zodat verder afgelegen visgronden dienen bezocht. De gevolgde politiek in deze landen komt er dan ook voornamelijk op neer om de produktiviteit op te voeren door door het moderniseren van de vloot, verbetering van de techniek.

B. VISSERIJPOLITIEK IN DE ZUIDELIJKE LANDEN VAN WEST-EUROPA

1) Portugal en Spanje :

Buiten de sardien, zijn de vangsten in de kustwateren zeer gering. Gezien veel vissers de kustwateren bevissen zijn de inkomsten gering. De gevolgde politiek (vervolg onderaan volgende kol.)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

24 (T) Lombardsijde. — Zee- waartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1-12-1960.

Gedurende de weken van 5 tot en met 17 december 1960 zullen alleen op donderdag 8, vrijdag 9, donderdag 15 en vrijdag 16 december 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 24-11-60 — H 32491).

24-170 Wielingen. — Opruiming wrak «Admiralengracht». Wrak- lichtboei opgenomen.

Zie B.a.Z. 7-33-1956.

Positie : ± 51°22'.5N 3°12'.0E.

De bergingswerken op het wrak «Admiralengracht» zijn geëindigd. De daarbijhorende wraklichtboei zal eerlang en zonder nader bericht opgenomen worden.

Het teken van het ongevaarlijk wrak dient op de kaart aangebracht.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).

(vervolg van vorige kolom)

steunt op de bevordering van de visserij op verder afgelegen visgronden, door de bevordering van de scheepsbouw aan de hand van leningen met verminderde interest.

De aanvoeren van Portugal, met uitzondering voor sardien welke voornamelijk als conserven uitgevoerd worden, zijn bestemd voor de bevoorrading van de binnenlandse markt. De uitvoer van de sardien wordt dan ook door de overheid ondersteund.

2) Landen welke voornamelijk de Middellandse Zee bevissen : Italië, Griekeland, Turkije en Yoegoslavië

De vangsten in de Middellandse Zee zijn gering, van daar dat Italië en Griekenland hun visserij geïntendeerd hebben op visgronden buiten de Middellandse Zee en dat Yoegoslavië deze aangelegenheid thans in studie heeft.

De vangsten worden gemakkelijk door de inlandse markt opgeslorpt en halen er hoge prijzen. De prijzen in de mijnen liggen er echter aanzienlijk lager.

De invoer speelt in deze landen, voornamelijk in Italië en Griekenland een voornamelijk rol. Verder is er het zeer wankel distributiesysteem. Turkije heeft een aanvang genomen met de modernisatie van zijn visserijindustrie.

B.

(vervolgt)

24-171 Schelde. — Frederik. Wij- zigen in de bebakening.

- 1) Opgenomen : de rode stompe ton nr 80.
- 2) Gelegd : de rode lichtboei nr 80 tonende een rood onderbroken licht, helder 4 sek., duister 4 (Afk. : 0 4 sek.) in 80 dm water op 51°20'10"N 4°16'26"E.

- 3) Lichtbaken Zuid Ballastplaat : De opwaartse rode sektor schijnt nu tot in 317° in plaats van 314°.

- 4) Lichtbaken Oudendijk. De opwaartse rode sektor schijnt nu tot in 344° (over rode lichtboei Nr 80) in plaats van 349° (over rode stompe ton nr 82°).

(Zie Belg. krt. «Schelde» en de Lichtenlijst 1957 - nrs 250, 253 en 254a).

(Med. Antwerpse Zeediensten 28-11-60 — H.32506).

NEDERLAND

24-172 Zeegat van Vlissingen. — Oostgat. Lichtboei gewijzigd.

Positie : ±51°33' 6N 3°25'.2E.

Het karakter van RWVS lichtbrulboei OG is thans : GS (4) 20 sek.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957 — nr 136. (Ned. B.a.Z. 3903 — H.32462).

24-173 Westerschelde. — Over- loop van Valkenisse. Ton verlegd.

Verplaatsen naar 51°22'12"N 4°05'47"E zwarte spitse ton nr 63.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 3959 — H.32498).

24-174 Westerschelde. — Pas van Rilland. Betonning verlegd. Diepte.

Verplaatsen naar :

- a) 51°23'23"N 4°12'46"E rode lichtboei nr 68.

- b) 51°22'56"N 4°12'57"E rode stompe ton nr 70.

De minste diepte aan de stompe-tonskant bedraagt 61 dm bij gem. LLWS.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 3859 — H.32446).

Dringende Berichten (D.B.Z.) van kracht op 30-11-60.

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

190 Belgische kustroute. — Positie 51°17'00"N 2°57'30"E. Stortboei Oostende tijdelijk opgenomen.

198 Westhinder - Vlissingen route. — Positie 51°21'30"N 2°31'00"E. Oost-Dyck boei brandt zwak.

199 Westhinder - Vlissingen route. — Positie 51°23'30"N 3°15'30"E. Lichtboei Wielingen ongeveer 1/2 mijl om de E verdreven.

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

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

Brevet van kapitein ter lange omvaart :

Mattheuws P.-L.-J.

Brevet van tweede luitenant ter lange omvaart :

Ysebrant de Lendonck J.-L.-S.; Brieven I.; Vlaissior G.-G.-M.; Seghers L.-H.-M.; Fagniaert M.-G.-A.; Knoops M.-G.-G.

Diploma van aspirant-officier ter lange omvaart :

Van de Putte R.-H.-G.; Gilles J.-M.-A.; Caroen R.-E.-L.; Dept J.-B.-G.-C.; Gérard J.-C.-R.-Ch.; Van der Auwera W.-F.-C.; Lahaye H.-P.-R.; Thilmann J.-C.; Peeters B.-M.-J.; Brans W.-M.-K.; Lambregts J.-M.-M.; Sollie I.-F.; Lardinois R.; Fonteyne N.-H.-E.; Lechat J.-P.-G.; Balanck E.-F.-R.; de Martynoff N.; Mann J.-N.-A.; Vanslambrouck G.-M.-H.; Dekindt F.-R.-H.; Lambrechts H.-A.; Laureysens G.; Dewaelheyns Y.-G.-F.; Looquet R.-E.; Weygers E.-A.-A.; Verheyen L.-F.; Vergult I.-R.-E.; Dehenauw J.-P.-A.; Ruyssinck P.-L.; Campana Y.-R.-A.; Job G.-E.-C.; Preud'homme J.-J.-F.; Lambrecht R.-L.-E.; Ysebrant de Lendonck J.-L.-S.

Brevet van tweede luitenant ter kustvaart :

Drabbe M.-J.-G.; Allagaert F.-A.-A.; Husson M.

Diploma van aspirant-officier ter kustvaart :

De Wilde R.-C.-B.; Verdonck J.-J.; Redoute J.-M.-J.; Van Dorpe R.-E.-P.; Meulemans M.-J.-M.; Lintermans L.-E.-V.; Aendenboom H.-G.-M.

Brevet van officier-werktuigkundige 1e klasse :

Baeyens E.-F.

Brevet van officier-werktuigkundige 2e klasse :

Chaidron Ch.-J.-A.; De Zutter H.-E.-P.; D'Haemer W.-C.-E.; Vincke M.-F.-E.; Feber E.-L.-M.; Longville G.-C.-P.; Thienpont W.-G.; De Naeyer R.-M.-L.

Brevet van schipper 2e klasse :

Calcoen R.-L.; Croos Ch. E.

Brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij :

Van Impe A.-J.; Van de Wouwer R.-L.; Pieters L.-D.-P.

Brevet van matroos-motorist :

Savels H.-L.-E.; Brouckaert F.-L.; Ackx G.-U.; Van Hee R.-C.-F.; Zonnekeim J.-A.-E.; Desomer A.-H.; Devriendt F.-R.; Vandenbergh A.-T.; Vantorre G.-R.-F.; Devos P.-J.; De Groote G.-R.; Van Torre M.-V.-L.; Cornillie J.-B.; Gieken R.-C.-F.; Bossier J.; Witterwulge A.-L.; Vlieghe J.-P.-M.; Vlietinck J.-J.; De Paep R.-M.; Defraye J.-O.-R.; Devaux E.-L.; Verbiest Ch.-C.; Adams B.-A.; Larrange M.-L.; Savels J.-A.; Ackx G.-J.; Lambregt R.-L.-Ch.; Brouckaert F.-M.-A.; Decuyper R.-R.; de Vos J.; Bil A.-P.-F.; De Waele L.-E.; Vanwelden A.-M.-J.; Van Wulpen G.-G.; Demey C.-L.-F.; Vandierendonck R.-M.; Demunter G.-L.-A.; De Voogt W.-F.; Dekoninck C.-C.; De Winne W.-A.; Demunter R.-F.-L.; Soen E.-L.; Michiels J.-E.; Van iWjnsberghe H.-Ch.; Vlietinck L.-A.; Bonte J.-L.; De Voogt S.-R.; Rappe H.-D.-J.; Missiaen R.-Ch.; Desmet S.-E.; Godieris E.-A.-P.; Vanhove W.-H.; Derudder G.-A.-G.; Vantorre R.-J.-M.; Vanleke A.-F.; De Munter E.-C.; Claeys F.-M.; Hoozee A.-M.; Missiaen A.-C.-J.; Oostijn C.-E.; Mares J.-M.; Delanghe G.-L.; Helmsmoortel S.-F.; Blonde R.-A.; Desitter P.-E.-F.; Demulder G.-F.; Beyen A.-G.-C.; Cattoor H.-H.; Monteny W.; De Groote N.-

W.; Vlietinck R.-A.-J.; Desmidt A.-R.-L.; Vieren G.-P.-Ch.; Claeys H.-V.-H.; Martony K.-C.; Vermeylen S.-P.; Daveloose R.-P.; Calcoen D.-A.; St.-Martin A.-O.-J.-C.; Maes A.-A.; Germonpré M.-H.; Cardon J.-J.; Cogge H.-E.; Verbeke G.-E.; Rammeloo R.-P.-G.; Van Torre G.-J.; Bassens K.-L.-C.; Van Haecke F.-W.; Klutch F.-J.; Monteny R.-F.; Bourgeois R.-E.; Roosens W.-A.; Deckmyn R.-R.; Ballegeer D.-R.-A.; Wittevrongel R.-J.; De Jonghe L.-F.; Sys J.-R.; Verbeke R.-A.; Depotter F.-C.-A.; Janssens G.-J.-M.; Rouzée A.-G.; Verbeke A.-H.; Moens J.-H.; Amys C.-C.; Delacourt W.-A.; Coenye W.-R.; Keukelinc H.-O.; Wille A.-J.; Desmidt R.-L.; De Brée R.-R.-L.; Dumarey H.-A.-P.; Boeyden E.-M.; R.-L.-J.; Lambrecht H.-Ch.-C.

Certifikaat van volmatroos :

Verstruyft A.-J.

Certifikaat van scheepsleerjongen :

Flitsier J.-A.; Devriendt H.-R.; Neyts W.-C.; Billiaert A.-W.; Paeve W.-J.; Beernaert R.-G.-J.; Van Grembergh H.; Houtteman W.-H.-C.; Delanghe R.-V.-L.; Degroote R.-L.; Rappe E.-J.; Vanhulle R.-A.-S.; Lowyck P.-J.; Pauwaert F.-M.; Desmidt G.-R.; Florens R.-W.; Coppé F.-G.; Delbol W.-R.; Vileyn R.-P.-J.; Popelier F.-E.; Dezutter M.-E.-A.; Van Elverdinghe W.-S.; Bassens R.-J.; Creyf J.-M.-F.; De Graeve L.-J.-F.; Desmidt F.-N.; Lepeire W.-G.; Sorgeloose W.-C.; Van Aeldeweerd C.-R.; Lowyck W.-C.; Vantorre R.-P.-E.; Bogaert W.-C.; Vermoote A.-J.; Van Hoof R.-G.-A.; Caulus L.-M.

Zwaar zieke vuurtorenwachter op afgelegen vuurtoren HELIKOPTERS KUNNEN ONMOGELIJK LANDEN

Op de meest afgelegen vuurtoren van de Franse kust, deze welke gelegen is op de rots op 7 km van het eiland Sein aan het uiterste punt van Bretagne, bevindt de vuurtorenwachter zich in doodsgevaar. De zaken stellen zich echter nog dramatischer voor als men bedenkt dat elke poging van de geneeskundige diensten om de man te helpen verhinderd wordt door de aanhoudende storm.

Zo goed en zo kwaad als het gaat wordt de lijdende wachter verzorgd door zijn vriend die zich bij hem bevindt en die de geneeskundige raad die hij via de radio van de kust ontvangt zo trouw mogelijk opvolgt.

De zieke vuurtorenwachter heeft echter dringend behoefte aan de gepaste geneeskundige zorg en geneesmiddelen, doch de poging die ondernomen werd door een hefschroefvliegtuig werd door de aanhoudende rukwinden onmogelijk gemaakt? Het neerstrijken van een hefschroefvliegtuig op de basis van de vuurtoren is eveneens onmogelijk gezien hiervoor de vereiste plaatsruimte ontbreekt. En hiermede wordt de toestand van de zwaar zieke mens voortdurend erger.

Men hoopt nu dat de stormwind weldra zal bedaren zodat men dan in staat zal zijn de zieke te helpen en misschien hem nog te redden van die levensgevaarlijke negenooig. — B.

VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJGOLF

VISSERIJSNIPPERS

NIEUW SCHIP. — Rederij P. Varkevisser te Katwijk heeft een nieuwe kotter in de vaart gebracht, de KW 61 Gijsbertha. Het schip werd te Zaandam gebouwd en meet 116 bruto ton en is 27,60 m lang, 6,40 m breed en 3 m hol. De voortstuwing komt van een 375 pk Kromhoutmotor.

NOG EEN NIEUWELING. — Voor de Urker vloot kwam de Alie UK.204 in de vaart. Dit is een schip voor P. van Veen, meet 49 ton bruto, is 22 m lang en 5,50 m breed en 2,30 m hol. De voortstuwing geschiedt door een 220 pk motor.

BETERE LONEN. — Overleg tussen werknemersorganisaties en de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij heeft er toe geleid dat het graailoon voor de schippers van loggers en voor de eerste monteurs van deze schepen zal worden verhoogd. De graailonen voor de overige leden van de bemanning waren reeds eerder verhoogd. Het loon van de schipper is oop f 80 per week, van de monteur op f 75 per week vastgesteld. Onder graailoon verstaat men in Nederland het loon dat wordt uitbetaald in de tijd, waarin de loggers voor de visserij worden gereed gemaakt.

DE SCH.445 SLOEG LEK IN KANAAL

De Scheveningse motorlogger «Bastiaan» SCH.45 kreeg eind november in het Kanaal met tegenschlag te kampen, toen tijdens de visserij lekkage optrad. Verschillende klinknagels hadden losgelaten. De bemanning trachtte het lek zo veel mogelijk te dichten. Door de vangst aan ene kant te plaatsen drong er slechts weinig water binnen. Begeleid door de logger SCH.19 eveneens van de Verre Visserij Maatschappij werd koers gezet naar Scheveningen. In de ochtend van 30 november kwam het schip daar aan.

BERICHTEN UIT HET BUITENLAND

EEN RUSSISCHE VISSERIJ-ATLAS

Een visserijatlas, resultaat van 5 jaar onverpoosde arbeid van deskundigen uit Moskou, Leningraad en Koningsberg, werd onlangs in de Sovjet Republiek uitgegeven. In deze atlas zijn alle visgronden uit de Noordzee aangeduid alsmede deze begrepen tussen Noorwegen, Spitzberg en Groenland. Dit groots werk omvat meer dan 200 kaarten en tabellen. De golfstromen, de visgronden, het onderwaterrelief en hydrometeorologische inlichtingen kunnen in dit boek gevonden worden. — B.

TWAALF MAANDEN ONTZEGGING VOOR SCHIPPER VAN HD.79

Een van de zwaarste straffen tegen een visserijsschipper is in Nederland door de Hoofdinspekteur voor de Scheepvaart, de h. Metz J. geëist tegen schipper J.S. uit Den Helder, die het bevel heeft gevoerd op de trawler HD.70 «De Drie Gebroeders». Dit schip strandde op 16 januari van dit jaar bij paal 17 op het eiland Texel bij gunstige weersomstandigheden. «12 maanden ontzegging om als schipper te varen op een trawler», eiste de heer Metz tegen S.

Het bleek ter zitting dat de HD.79 «De Drie Gebroeders» die eigendom is van de Rederij Gebr. Slot te Den Helder — het schip werd binnen 3 weken weer vlotgebracht door de bergers van Wijsmuller uit IJmuiden — bijna geen schipper tijdens de reis op de brug had gehad. Toen er een defekt aan de zoetwaterpomp optrad heeft de schipper, die in de kombuis koffie zat te drinken, opdracht gegeven, maar de Decca, een kaart of het echolood werden niet geraadpleegd. Toen het zicht slechter werd en de schipper hiervan op de hoogte werd gesteld, bleef hij in de kombuis koffie drinken. Er volgde een schok. DE HD.79 zat op het strand.

Bij een eerste poging met de sleepboot Stortemelk om de HD.79 vlot te brengen sloeg in de branding nog een vlot om, waardoor een opvarende van de Stortemelk verdronk. Later slaagde de Simson erin de HD.79 vlot te trekken. De h. Metz zei nog dat de stranding te wijten is aan een aparte plichtverzaking van schipper S.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN !

DE RUSSISCHE WALVISVLOOT

3 Grote Russische fabriekschepen zullen dit jaar aan de walviskampagne in de Zuidpool deelnemen. Het zijn de Slava, de Sovjetskaïa-Ukrainia en de Yuridolgoruky. Het ziet er weer naar uit dat de Russen opnieuw de grote baas zullen zijn en het leeuwenandeel eens te meer zullen opeisen. Met een dergelijke vloot kan een goed resultaat immers moeilijk uitblijven. — B.

Markten IJmuiden

Geringe aanvoeren van vis waren er de afgelopen dagen in de markt te IJmuiden. Van vorige week woensdag tot en met deze week donderdag tot en met deze week woensdag stonden er in totaal 18.500 kisten, waarbij dan de kustvloot nog 3.400 kisten tong en 1.900 kisten schol. Door de trawlers werden aangevoerd 6.000 kisten verse haring, 1.700 makreel, 600 schelvis, 1.300 wijting en 675 kabeljauw en gul. Ook de aanvoer van vis door de kustvloot liep flink terug, vergeleken bij vorige periodes. De tongprijs bleef overigens goed: van f 5 tot f 2,20 naar soort per kg. Het buitenland en vooral Engeland kocht de grove en middel schol nog voor f 60 tot f 45 per kist van 50 kg. Groot was de aanvoer echter niet, zodat bij binnenlandse vraag naar kleine soort ook nog van f 70 tot f 40 werd gemaakt.

Van rondvis was er heel weinig. De Belgische handel nam de grove schelvis af voor f 75 tot f 50 per kist rond het weekeinde. De middel en kleine soort bleef in Nederland voor f 68 tot f 24 per kist van 50 kg. Kabeljauw was er ook niet veel, maar de vraag nam deze week uit België pas weer toe. Vorige week noteerde men van f 95 tot f 60 per gemiddelde van 50 kg, deze week van f 200 tot f 110. Van

haring waren er dus nog ruim 6.000 kisten; naar gelang de vangplaats en de kwaliteit werd er f 38 tot f 14 per kist van 50 kg voor betaald. Daarnaast noteerde makreel naar soort en kwaliteit van f 45 tot f 10 per kist van 50 kg.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG : 950 kisten vis, waarbij 325 tong, 75 schol, 325 verse haring, 50 schelvis, 125 wijting en 25 kabeljauw en gul.

VRIJDAG : 1.800 kisten vis, waarbij 675 tong, 325 schol, 375 haring, 100 schelvis, 200 wijting en 50 kabeljauw en gul. Besomming KW.96 f 16.500.

ZATERDAG : 3.200 kisten vis, waarbij 600 tong, 400 schol, 825 haring, 275 makreel, 300 wijting en 175 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.79 18.000, IJM.18 17.600, KW.117 13.700, KW.34 10.000, KW.91 10.500.

MAANDAG : 7.000 kisten vis, waarbij 1.525 tong, 950 schol, 3.100 haring, 250 makreel, 250 schelvis, 350 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.26 31.200, KW.8 17.100, KW.4 10.100, KW.122 13.000.

DINSDA G : 2.300 kisten vis, waarbij 200 tong, 125 schol, 775

haring, 800 makreel, 125 schelvis, 125 wijting en 75 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.57 16.400, KW.144 26.100.

WOENSDAG : 3.000 kisten vis,

waarbij 75 tong, 25 schol, 525 verse haring, 400 makreel, 75 schelvis, 225 wijting, 75 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.35 23.400, IJM.97 22.500.

Brief uit Yerseke

YERSEKE nr 821

3-12-1960

DIT WAS TE VOORZIEN !

Zaterdag (vorige week) vergaderde de Vissersvereniging op verzoek van enige leden. Ten einde paal en perk te stellen aan de invoer van de Deense en Duitse (prima!) mosselen was volgens de voorstellers het beste middel de invoer te verbieden als zijnde niet noodzakelijk en (laatst niet het minst!) schadelijk voor de afname van Nederlandse mossels.

En van de kant der voorstellers bekeken, goede en afdoende maatregel maar ze rekenden buiten de waard, in dit geval buiten het bestaan van de Europese Economische Gemeenschap. Kort gezegd de «E.E.G.». Die heeft niet alleen rechten, maar ook plichten. Heeft die gemeenschap het recht oesters en mossels naar Frankrijk bv, uit te voeren. Het geeft evenzeer Duitsland het recht mossels in te

voeren. Met Denemarken staat het enigszins anders, want dit land is niet bij de E.E.G. aangesloten, doch bij de «zeven». Maar in verband met rechten die we toch ook in Denemarken hebben, kan naar het schijnt ook uit dit land de invoer niet worden geweerd.

Dit moest men toch weten en vinden wij het eerlijk gezegd, een malle vertoning. Iets voor te stellen waarvan het bereiken bij voorbaat is uitgesloten.

Enfin. Het spreekwoord : «Men vindt overal en voor alles mensen» vond weer een keer te meer bevestiging. Heren voorstellers, in 't vervolg bezinnen voor te beginnen.

Daarna werden nog andere voorstellen gedaan om de mensen die met te kleine mossels zitten te helpen. Waarop die neerkomen is moeilijk in 't kort begrijpelijk weer te geven. Best zullen we ons daarvan te onthouden. We vernamen echter dat die voorstellen zo weinig bijval kenden dat er wel niets van in huis zal komen. Die mensen blijven dus aangewezen op «self help». Wat ook maar het best is. Het spreekwoord zegt immers : «God helpt wie zich zelf helpt». Dit is mogelijk op dit ogenblik een schrale troost maar er is geen andere. De tijd dat alles (niet rijp en groen) maar klein en groot als 't maar een mossel is, kan worden geleverd, (en aan welke prijzen!) is voorbij. Er zal moeten worden gerekend met de mogelijkheid dat alleen de goede soorten (grootte en kwaliteit) kunnen verhandeld worden. Het Nederlandse mossel-monopolie was er maar is er niet meer. Door veranderde en verbeterde methodes worden in Denemarken en Duitsland betere (en zelfs zeer goede) mossels gekweekt en dienen ze op de markt worden toegelaten.

Hierbij komt dat nog steeds getracht wordt meer grond in de Waddenzee in cultuur te krijgen. Een tekort aan mossels zoals we enige jaren achteruit gekend hebben zal denkkelijk wel tot de zeldzaamheden komen te behoren. Redenen te over voor de mosselkwekers dunkt ons te rekenen met min gunstige bedrijfsuitkomsten dan enige jaren achtereen werden bekomen.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

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

	1-12-1960	2-12-1960	3-12-1960	5-12-1960	6-12-1960	7-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,80-4,40	4,80-4,50	4,90-4,60	5,—-4,60	4,80-4,50	4,50-4,20
3/4 tongen — 3/4 sole	3,50-3,20	3,60-3,50	4,—-3,70	4,20-3,70	3,90-3,60	4,20-4,—
Bloktongen — Sole moyenne	2,50-2,30	3,10-2,60	3,30-3,—	4,—-3,40	3,70-3,40	3,70-3,60
Voor-kleine — Petite	2,20-2,10	2,70-2,50	3,10-2,90	3,70-3,20	3,60-3,40	3,70-3,50
Kleine — Toute petite	1,60-1,30	1,90-1,30	2,40-2,00	2,90-2,20	2,70-2,40	2,60-2,40
Tarbot groot — Turbot, gros	3,60-2,50	3,50-2,70	3,50-3,—	3,70-3,40	3,20-2,70	.....
Middel — Moyenne	.....	90,—55,—	110,—96,—	145,—94,—	90,—	.....
Kleine — Petite	.....	.....	90,—60,—	90,—65,—	86,—70,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	60,—51,—	62,—56,—	62,—48,—	55,—42,—	.....
Grote iek — Grosse	.....	60,—55,—	62,—54,—	65,—46,—	55,—46,—	.....
Kleine iek — Petite	.....	72,—62,—	62,—60,—	70,—52,—	62,—60,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	85,—66,—	65,—56,—	76,—58,—	75,—65,—	80,—76,—
Platjes — Toute petite	85,—40,—	70,—38,—	70,—36,—	72,—43,—	68,—48,—	65,—60,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	56,—50,—	75,—	.....	.....
Middel — Moyen	48,—30,—	48,—26,—	52,—36,—	70,—65,—	75,—72,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	40,—18,—	58,—42,—	70,—26,—	.....
Heek grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	36,—20,—	30,—	35,—26,—	.....
Grauwe poon — Grondin	96,—90,—	65,—	65,—52,—	98,—70,—	120,—80,—	200,—112,—
Kabeljauw — Cabillaud	60,—26,—	65,—32,—	48,—18,—	72,—34,—	65,—33,—	82,—40,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	110,—82,—	110,—	100,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	30,—14,—	28,—16,—	21,—12,—	40,—22,—	40,—26,—	45,—40,—
Wijting — Merlan	36,—	38,—32,—	.....	48,—41,—	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Sole limande	.....	.....	37,—18,—	28,—14,—	25,—18,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	40,—12,—	31,—16,—	21,—16,—	45,—12,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	36,—24,—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	30,—27,—	46,—40,—	44,—	50,—
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	22,—20,—	28,—22,—	26,—15,—	26,—16,—	38,—15,—	23,—17,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	2,80-2,10	4,10-3,50	3,50-3,—	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	38,—18,—	45,—32,—	46,—34,—	48,—40,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	52,—	58,—	62,—	70,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

✧
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

h a n d
i n
h a n d

Reder,
is een mensenleven geld waard ?
Koop een

ELLIOT-vlot

NIET
de goedkoopste,
maar :

DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Telefoon 729.51

TE KOOP AANGEBODEN

2 RIEMGEDREVEN TRAWLWINCHES

fabrikaat « Neptune », type E. III, draadberging per
trommel 1485 m à 21 mm Ø, nominale trekkracht
6,45 ton op gemiddelde trommeldiameter, compleet
met leiraam met handbediening en drukrol.

De lieren zijn gebruikt, bouwjaar 1957, doch in
prima conditie.

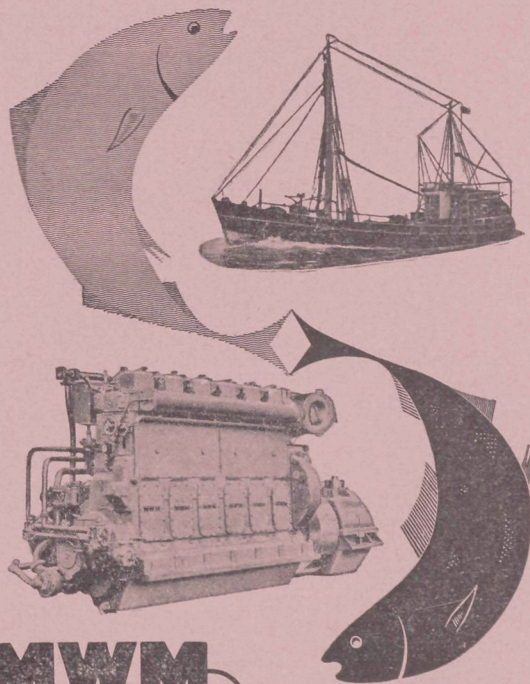
TE BEVRAGEN WERF I. S. FIGEE N. V.

KONINGIN WILHEMINAHAVEN Z. O. Z. 15 TE VLAARDINGEN
2371V

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V



MWM
DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen
VAN 3 TOT 2.000 PK

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

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

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



BRUSSEL :

Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93



HAMBURG :

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

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS.

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

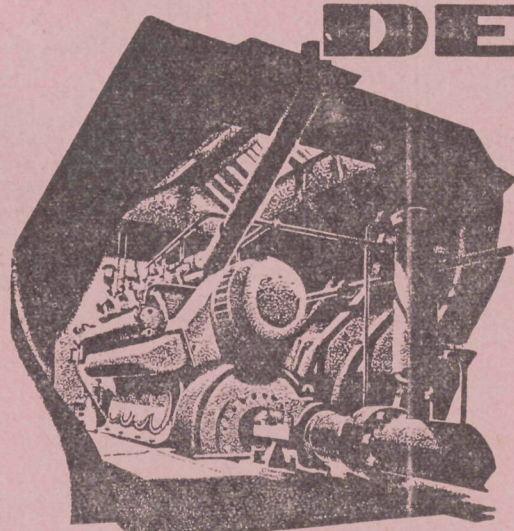
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V