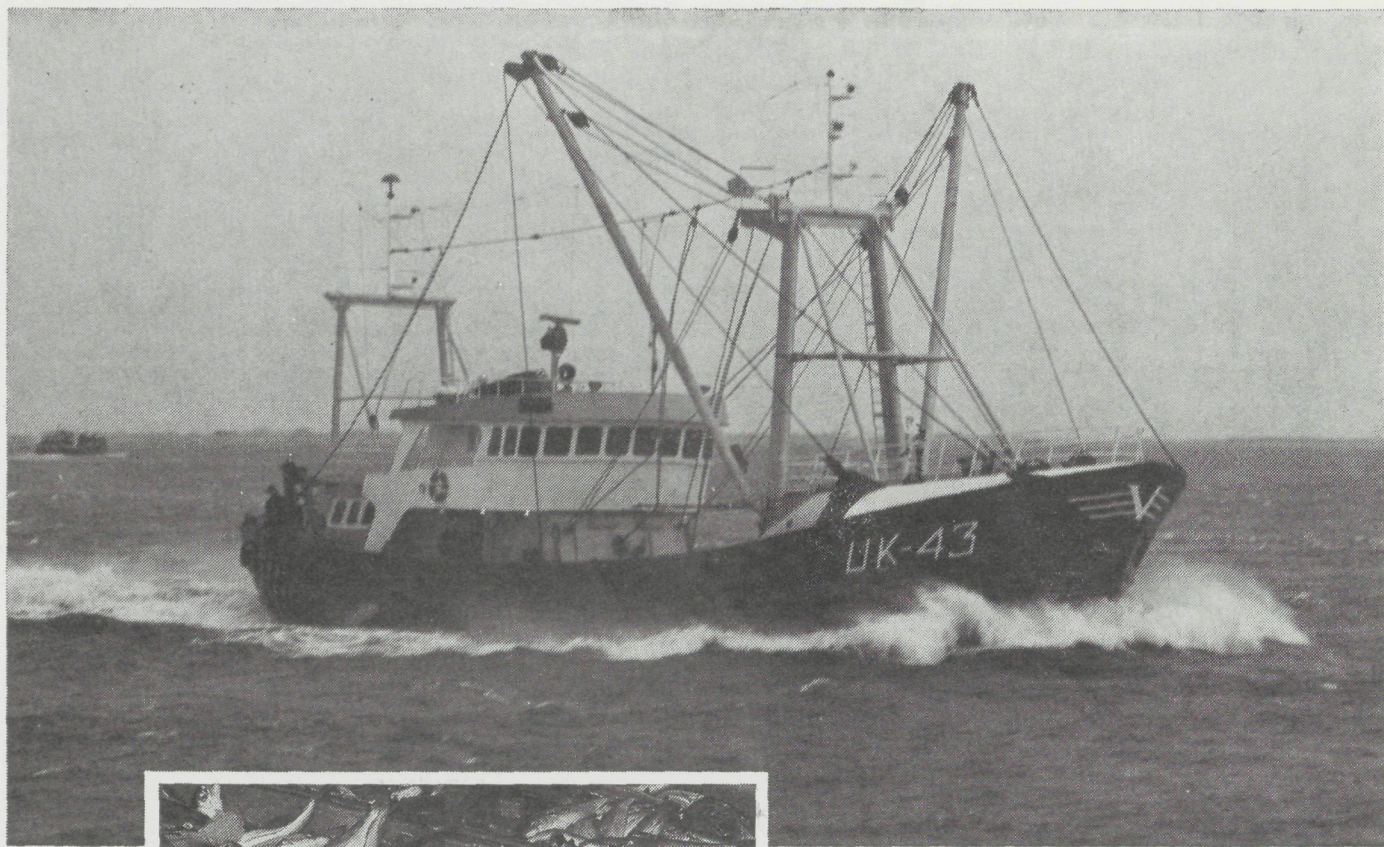


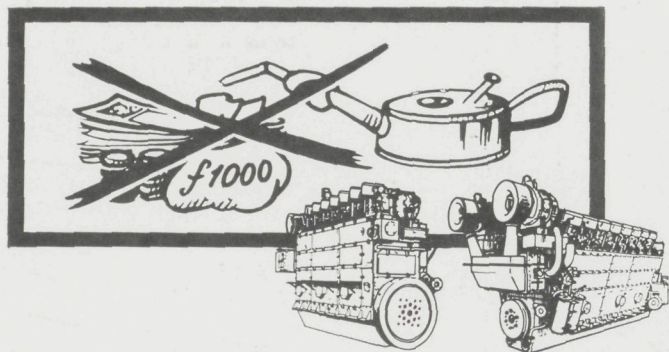


het
visserijblad



MINIMALE KOSTEN MAXIMALE RESULTATEN

Loze (advertentie) kreten? Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!
Want zij weten, dat het die kruishoofdconstructie en die eenvoud zijn, welke een Bolnes motor tot een brok techniek van zuinigheid en ekonomie maken.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES verantwoord investeren



BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3, Krimpen aan de Lek, Holland
tel. 01807 - 14900 telex 22439

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32, na 18 uur : 70 45 32

het visserijblad

Vrijdag 13 juni 1975 — Nr. 24

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

De gasoilfinancieringen voor de visserij

Horatius verwijt ons dat we in Het Visserijblad van vorige week me'dden, dat we dank zij de tussenkomst van Dries Claeys, een verhoging van tussenkomst in de mazout kregen.

Wij hebben niet gemeld dat het dank zij zijn tussenkomst is, maar we' dat hij met bewijsmateriaal de noodzakelijkheid van die tussenkomst heeft aange'toond en als voorzitter van de bedrijfsraad heeft bekomen.

Dat is echter maar een peulschilletje als we zien dat men voor de groenten en fruitteelt in het E.E.G. in het vooruitzicht heeft gesteld deze in 1976, nog veel meer te geven wat niet nodig is, daar de ge'eden schade, dank aan het zeer gunstig weder reeds dik en dun ingewonnen is, wat niet kan gezegd worden van de visserij. Men heeft ten andere ongelijk vis en groenten te vergelijken.

Verder is het een feit dat in de ons omringende landen de gasoil-prijs voor de vissers veel voordeliger is.

Inderdaad maandag was de officiële prijs voor de gasoil in IJmuiden 3,39 fr. waar ze in België op 3,86 fr. gesteld is.

Verder lezen we in de «Visserijwereld» het Officieel Orgaan van het Nederlands Visserijbedrijf op blz. 5 het volgende :

OLIEFINANCIERING VISSERIJ

De minister van Landbouw en Visserij Mr. A. van der Stee, heeft de oliekredietgarantieregeling voor de visserij aangepast.

Dit blijkt uit een beschikking, gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 12 mei 1975.

De Staatsgarantie voor leningen ten behoeve van de aankoop van zware olie en gasolie als motordrijfstof voor visserij schepen is terugwerkend tot 1 januari 1975 met 10 gulden verhoogd tot 60 gulden per duizend liter of wel 6 cent per liter. Het betreft hier olieleveranties over het tijdvak van 1 jan. tot en met 30 juni 1975.

Tot daar deze mededeling welke we iswaar wat laat wordt gepubliceerd, maar toch van dien aard is, dat we kunnen zeggen dat :

1e onze Belgische visserij in die periode slechts 30 centiemen terug kreeg;

2e de officiële prijs in België tijdens die periode 3,76 fr per liter koste te en in Holland 3,39 fr.;

3e de Hollandse visserij van haar regering dus 36,5 centiemen per liter ontving, tegen de Belgische 0,30 fr. (van 1-1-75 tot 30-6-75).

Dit een verschil in staatstoelage voor die periode van 0,56 fr. per liter in min vertegenwoordigt en daarenboven de officiële verkoopprijs in Holland 3,39 fr. tegen 3,76 fr. in België was, wat een nieuw verschil van 0,37 fr. bedraagt of in totaal 93,50 centiemen per liter voor de periode van 1 jan. tot 30 juni 1975. Het is nu aan de Rederscentrale haar tanden te tonen en de juistheid van onze gegevens na te gaan en zich niet te laten intimideren door de landbouw.

En waarom, Mijnheer de Minister, 1e) het verschil in officiële prijs tussen België en Holland; 2e) tussen de Hollandse Staatstussenkomst van 0,865 fr. en de Belgische van 0,30 fr. ? (en vanaf 1 juli 0,50 fr.)

(Vervolg blz. 2)

KANTTEKENINGEN BIJ DE KRISIS IN DE ZEEVISSERIJ

De zeevisserij, en dan niet alleen de Belgische, poogt zich op een hellend vlak staande te houden. Aan de bas's van de slechte situatie ligt meer dan één oorzaak.

Zeker, de oliekrisis en de algemene economische recessie worden met graagte als zondebokken aangewezen en terecht, deze factoren zijn in belangrijke mate medeverantwoordelijk voor de hachelijke toestand van vele rederijen. De bijzonderste oorzaak van het dieptepunt waarin de zeevisserij zich thans bevindt, ligt evenwel in de voortdurende daling van de vangsten tijdens de jongste jaren, met als normaal gevolg een gevoelige vermindering van de besommingen.

Deze verschijnselen worden niet alleen bij ons ervaren; alle vissersvloeden in West-Europa hebben met overbevissing van de visstocks af te rekenen. De expansie in de zeevisserij is in zeer vele Westerse landen in een te snel ritme gebeurd, waardoor de beschikbare visstapel door een te groot aantal schepen te intensief werd aangesproken.

Om de stocks op peil te houden werden in het verleden beschermende maatregelen getroffen, zoals het verbod ondermaatse vis aan te voeren en de verplichting bepaalde minimummaaswijdten voor de netten in acht te nemen. Nu deze maatregelen onvoldoende blijken te zijn, worden nieuwe beperkingen aan de bestaande toegevoegd, nl. het afsluiten van bepaalde broed- en paaigronden voor grotere schepen, het verbod van bepaalde industriële visserijen, gericht op het vissen van kleine vissoorten voor vismeelproductie, en het opleggen van vangstquota. De vaartuigen van al de landen die de zeevisserij bedrijven in de Noordzee en het Noord-Oosten van de Atlantische Oceaan, zijn aan deze vangstbeperkingen onderworpen.

Tot nog toe zijn de aan België toegekende vangstquota voldoende gebleken; ook deze die voor 1976 in het vooruitzicht worden gesteld, zullen onze vissers niet noemenswaardig in hun inspanningen belemmeren.

Het blijft echter een veeg teken dat, met een vloot wier vangstcapaciteit theoretisch op een zelfde peil gebleven is, de aanvoer verder blijft teruglopen. In 1973 en 1974, dus op amper twee jaar tijd, zijn de Belgische vangsten van zeevis met meer dan 20 % verminderd; de eerste maanden van 1975 leveren een even deprimerend beeld op, aangezien een nieuwe terugval met 15 % te noteren valt.

De aanvoerdaling wordt in de hand gewerkt door de voortdurende afname van de visstocks, gevolg van het verminderd broedsukses en de te overdreven „fishing effort” op internationaal vlak. Tot overmaat van ramp was in het voorbije jaar het verlies aan visdagen door de abnormaal slechte weersomstandigheden groter dan normaal.

In gewone omstandigheden levert een kleinere aanvoer hogere marktprijzen op. Door de recessie is evenwel een verzwakking van de vraag ingetreden, waardoor de aanvoerprijzen eerst zijn gaan stagneren om vervolgens zelfs een dalende trend te vertonen.

Uit dit alles spruiten lagere besommingen voort die, samenvallend met de abnormale kostenstijgingen der voorbije jaren, voor gevolg hebben dat meer en meer bedrijven marginaal of ronduit deficitair geworden zijn.

Op korte termijn kan dit nog wel opgevangen worden, maar bij voortdurende van een zo precaire toestand zullen onvermijdelijk een aantal rederijen over de kop gaan en zal men noodgedwongen tot een zekere afbouw van de vloot komen.

Om de nieuwe situatie het hoofd te kunnen bieden, zal ook het tot nog toe gevoerde overheidsbeleid in andere banen dienen geleid te worden. Het stimuleren van de bouw van vissersvaartuigen zal volgens gewijzigde normen en criteria moeten gebeuren. De nieuwbouw mag, mede in het belang van de Westvlaamse scheepswerven, niet geheel opgeofferd worden; de nieuw te bouwen vaartuigen mogen evenwel in

(Vervolg blz. 2)

DE GASOILFINANCIERINGEN VOOR DE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

Men vreest bij ons een protest van de tuinbouw. Zou men eens willen onderzoeken welke schade de tuinbouw werkelijk leed en hoe voordelig de laatste maanden voor de tuinbouw waren? En wat heeft de visserij daarmee te maken? Kan zij de sedert een jaar opgelopen schade herwinnen?

GEEN LAKSHEID

Eens te meer moet de Rederscentrale hier de Hogere Overheid behoorlijk voor lichten, en haar tanden tonen. Het volstaat niet een briefje naar de leden te schrijven om te melden dat, dank zij de Rederscentrale, men een ristourne bekomt van 0,30 fr. of 0,50 fr. omdat de tuinbouwers het ook bekwamen en integendeel onze visserij fel benadeeld is. De Rederscentrale bezit alle gegevens om daarop te wijzen en te eisen dat wij op dezelfde wijze zouden behandeld worden als onze E.E.G. partners. En daarover hebben we toch bewijzen genoeg om aan te tonen dat de E.E.G. partners aan discriminatie doen.

In samenwerking met de plaatselijke visserijdienst van Landbouw, die zeer goed gedocumenteerd is omtrent de huidige prijzen bij onze partners, moet onze redersvereniging toch kunnen bekomen dat we dezelfde voordelen hebben als onze E.E.G. partners op visserijgebied.

Of moet onze visserij dan toch weggevaagd worden?

P. Vandenberghe

KANTTEKENINGEN BIJ DE KRISIS IN DE ZEEVISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

geen geval tot uitbreiding, wel tot vervanging van oudere eenheden leiden. De reeds bestaande mogelijkheid van het toekennen van slooppremies dient uitgebreid te worden, door ze niet langer afhankelijk te maken van de verplichting tot nieuwbouw. De in voege kredietfaciliteiten zouden eveneens van toepassing dienen gebracht te worden op de aankoop van tweedehandsvaartuigen, dit uit reden dat de bouw van nieuwe schepen voor vele reders omwille van de al te hoge kosten een onmogelijkheid geworden is.

Op het vlak van het herstel der overbeviste visstocks, dat door internationale maatregelen beoogd wordt, heeft ons land een belangrijke rol te spelen, o.m. bij de voorbereiding en de keuze van de te nemen opties. Momenteel ligt het aksent zwaar op het bepalen van vangstquoteringssystemen. België daarentegen ziet meer heil in de eigenlijke bescherming van de jonge vis, o.m. door de afsluiting, definitief of tijdelijk, van broed- en kweekgebieden voor alle of minstens voor de grotere eenheden, verder door seizoensal vangstverbod, door eventuele verlaging van het aantal visdagen en door het afschaffen van de industriële, op vismeelfabricage gerichte visserij. Op dit gebied werd alvast reeds bereikt dat voortaan de haringvisserij voor industriële doeleinden permanent verboden wordt voor alle landen en vissersvloeden.

Anderzijds zal het verlies van visgebieden of de eventuele uitputting van bepaalde vangstquota de noodzaak doen aangroeien van het zoeken naar uitwijkmogelijkheden, dit door intensievere exploratie van nieuwe visgronden en het bevissen van andere stocks en andere soorten. In dit verband zal ook het wetenschappelijk onderzoek dienen uitgebreid te worden met het oog op het beter volgen van de evoluties in de visstocks.

Een moeilijk punt blijft de prijsstructuur. De jongste inzinkingen der marktprijzen hebben eens te meer aangetoond in welke zwakke positie de producent verkeert, vooral in een periode van recessie. Het is onloochenbaar dat het bestaande systeem van bodemprijzen een onvoldoende basis oplevert om krisistoestanden het hoofd te bieden, vooral in een tijdperk van sterk galopperende kostenstijgingen. Twijfel bestaat of het verder optrekken van ophoud- en interventieprijzen hier enige oplossing zal kunnen bijbrengen.

In zijn bewogen geschiedenis heeft onze Westvlaamse zeevisserij al vaker met periodes van depressie en crisis te kampen gehad; wat zich thans voordoet is dus niet nieuw. De wetenschap dat men ook de vroegere slechte jaren te boven is gekomen, zal een spoorslag zijn om de „strijd met de zee” hardnekkig voort te zetten.

W. VAN ROOSE,
Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij.

LEVE DE VRIJHEID

Het grapje is reeds algemeen bekend: een man protesteert en vraagt aan de agent van politie waar de menselijke vrijheid blijft als hij verplicht wordt een autogordel te dragen. De agent antwoordt dat de man toch zelf ook de vrijheid van zijn eigen kinderen beperkt door hen te belletten met messen of met vuur te spelen. Waarop de man gromt: ik hoor het al, straks zal Chabert ons verplichten een helm op te zetten wanneer we naar de TV kijken. Een helm? verwondert zich de agent. Natuurlijk, zegt de man, het plafond zou toch kunnen invallen...

Territoriale wateren of niet, we worden verboden te vissen wat we willen, en verleden week heeft Het Visserijblad medegedeeld hoeveel ton België toegewezen krijgt voor 1976.

We beweren niet dat onze ambtenaars ons niet hebben verdedigd; we betwisten niet dat ze zelfs een bloempje verdienen, we zeggen niet dat zij de schuld zijn van onze beknopte vrijheid, maar we durven hen toch heel voorzichtig de vraag stellen wie er voortaan borg zal staan, opdat we in leven zouden blijven. Want als we nergens en niets meer mogen vangen, moeten onze inkomsten toch van ergens en van iemand komen!

En omdat er regelmatig gezegd wordt dat de nederlandse visserij er nog veel triestiger voor staat dan wij, hebben we een rekensommetje gemaakt: Voor 1976 krijgen we 2.400 ton haring toegemeten; X 4 zou dat voor Nederland 9.600 ton worden, maar de «Hollanders» krijgen 29.600 ton.

België krijgt 2.470 ton tong: 4 keer meer ware 9.800 ton maar dit werd voor Nederland officieel 9.440 ton. En betreffende schol zijn de cijfers voor België: 5.150 ton en voor Nederland 35.620 ton (hoewel $5.150 \times 4 = 20.600$).

In datzelfde Visserijblad van ons lees ik daarenboven dat onze gasoöl 3,86 fr kost en in Nederland 3,39 fr.

Gelukkiglijk krijgen de belgen voor de laatste zes maanden van 1975 50 centiemmen terug (wat ze in Holland krijgen wordt niet gezegd) en Dries Claeys wordt bedankt, doch ook Rederscentrale schrijft vlug alle reders een brief alsof die 50 centiemmen vandaar komen, en als je Pros Vandenberghe of Jef Deroose moogt geloven, hebben zij ook een duitje in het zakje gedaan.

Allemaal goed en wel, we zijn vrij te schrijven wat we willen, maar we zijn ook vrij te geloven wat we willen...

En las ik daar niet dat de groentenkwekers ook voor 1976 iets mogen verwachten?

De Rederscentrale heeft het kwikproces verloren, door de schuld van het sekretariaat, meent Het Visserijblad. Maar ware het niet beter geweest hadden we dit proces gewonnen? Desnoods door de schuld van datzelfde sekretariaat of van Dries, of van Pros?

Is het waarlijk niet mogelijk dat 3 à 4 mensen de vrijheid krijgen om onze visserij overal en eender wanneer te vertegenwoordigen, te verdedigen en te verbinden, mits de verplichting maandelijks verantwoordelijk af te leggen tegenover het bedrijf?

Of blijven we liever fier omwille van onze vrijheid elkaars keel te kunnen toeknijpen?

HORATIUS

Nota der Redactie: Horatius die meer schijnt af te weten van het kwikproces, dan wij zou ons beter inlichten en aan een beheerder of de advocaat van de Rederscentrale het vonnis vragen. Dan zal hij kunnen oordelen wie er fout is en wat de oorzaak is dat een proces, zoals dit door de rederscentrale en dus ook door de handel verloren werd. De publicatie van het vonnis en de brieven van de advocaat, die aandrang op bewijsmateriaal, zou uitwijzen dat dit bewijsmateriaal nooit toegestuurd werd. En er was er genoeg.

TE WEINIG GARNAAL IN MEI

Wie gedacht had dat in mei een grotere garnalaanvoer zou kunnen genoteerd worden, kwam bedrogen uit. Opnieuw werd een fameuze achterstand opgevoerd in vergelijking met mei 1974. De aanvoer daalde immers van 30.761 kg naar 18.525 kg. Twee oorzaken, eerst het kleiner aantal vangsten en natuurlijk de kleinere vangsten op zichzelf. Het zal wel zo zijn dat die kleinere vangsten in de hand gewerkt werden door het vaak koud en stormachtig weer. Dit gaf dan aanleiding tot een daling van de gemiddelde vangst met 30 kg en wel van 98 naar 68 kg.

Dat er veel garnaal te weinig was om aan de vraag te voldoen komt duidelijk naar voor in de hoge prijs die betaald werd en die gemiddeld nooit zo hoog lag in mei: 118 fr. In elk geval een fameuze stijging met verleden jaar waar slechts 66 fr gemiddeld betaald werd. Dus bijna een verdubbeling. Zodoende viel de opbrengst toch nog gunstig uit en werd zelfs

meer bereikt dan verleden jaar: 2.045.157 fr verleden jaar, 2.184.706 fr dit jaar. Voor de vissers was het dus zeker geen slechte maand, voor de verbruiker was het minder prettig, althans voor hen die van garnaal houden.

42.000 KG GARNAAL MINDER IN 5 MAANDEN

Waar reeds elke maand van 1975 een redelijke achterstand opgelopen werd bij verleden jaar, staan we er na 5 maanden wat de aanvoer betreft, niet te best voor te Oostende. Er werd inderdaad nog maar 80.474 kg garnaal in de vismijn verkocht tegen 122.623 kg verleden jaar. Een achterstand die kan tellen. Ook hier heeft de hogere gemiddelde prijs echter veel goedgeemaakt zodat de totale opbrengst maar terugliep van 8.119.426 fr naar 7.851.537 fr. De prijs steeg van 66 naar 97 fr terwijl de vangst per schip verminderde van 102 naar 64 kg.

Engelse vissersvaartuigen te Oostende

Deze week kende Oostende opnieuw de aanvoer van twee Engelse vaartuigen met prachtige vis. Zij schijnen de specialiteit te hebben van rog aan te voeren, welke uitstekende prijzen kent dank zij hun kwaliteit. De prijzen zijn minder dan vorige week tengevolge van

de staking van woensdag.

Naar we vernemen, is er thans tussen de doeane en het stadsbestuur een uitstekende overeenkomst om de doeaneformaliteiten snel en soepel uit te voeren.

Nu Englands toetreding tot de Europese Ekon. Gemeenschap defi-

nitief is, kan dit slechts bijdragen om de Oostendse markt wat meer leven in te blazen.

Volgende week dinsdag wordt ook een IJslands vaartuig met 2.000 bennen vis verwacht.

Zo zou langzamerhand Oostende zijn Europees belang als centrale visserijhaven terugwinnen en zou onze visserij zelf er alle belang bij hebben voor de prijsvorming.

We stellen immers vast dat tengevolge van het zakken van de pond sterling, de prijzen in Engeland bekomen, veel lager zijn dan bij ons. Voeg daarbij de grote economische crisis welke dit land meemaakt, waardoor honderd duizenden werklozen genoteerd worden en het feit dat het vlees in ons land veel duurder is, en men zal begrijpen, dat viseten met een goed georganiseerde ambulante vishandel, goedkoper eten is.

Aan onze Rederscentrale, hoe moeilijk het ook is, te trachten te bekomen, dat de radio elke morgen de aanvoer van de meest aangevoerde soorten kenbaar te maken.

Waar dit in andere landen kan, kan ons ministerie van Landbouw en Economische Zaken daar ook iets voor doen en de reders op die wijze helpen, nu de propaganda voor meer visverbruik, sedert de thuiszetel in Brussel is, een doodgeboren kind is, waarvoor op de begroting van Landbouw nochtans één miljoen frank ingeschreven is en praktisch verloren gaat in allerlei administratieve kosten en vergaderingen, waar elkeen zijn gedachten wel eens voorbrengt naargelang zijn winkel of handel, maar niets praktisch meer uit te voorschijn komt.

Een praktische bekendmaking 't zij in de dagbladen, de radio, enz. heeft zeker zijn nuttig gevolg.

Een praktische samenwerking om vreemde schepen aan te lokken, in plaats van ze te weren omdat mijn schip binnen is, is de enige mogelijkheid om ook vreemde kopers op onze markt te krijgen, om werk te verschaffen en de prijzen op internationaal vlak te brengen en niet te doen afhangen van deze op de vreemde markten vastgelegd.

Zal men het hier eindelijk willen begrijpen?

P. Vandenberghe.

DE OPBRENGST VAN DE ENGELSE VAARTUIGEN

Maandag was de opbrengst van de Grimsby 304 „Glenda” 217.000 fr. met 141 bennen rog welke gemiddeld 30 fr. per kg. noteerden en 60 kg. tg.

De schipper is de genaamde Frans Bentein. Ook hij is een Belg die sedert tien jaar in Engeland woont en thans van de gelegenheid gebruik maakte om zijn moeder in Heist te bezoeken.

Dinsdag verkocht de Grimsby 1384 van de Belg. schipper Zeebroek opnieuw. Niettegenstaande de ambulante vishandelaars woensdag niet konden uitgaan, maakte dit schip met 104 ben rog en 6 bennen varia, waaronder 60 kg. tong, nog 150.690 fr. in 6 dagen dus met 5.540 kg. vis, wat hij in Grimsby zeker niet zou hebben gehad.

WORDT DE DANISH PAIRVISSERIJ EEN KATASTROFE ?

Twee jaar geleden werden door allerlei vergissingen voor de Danish Pairvisserij normen vastgelegd en was voor die soort visserij 18 miljoen Belg. frank voorbehouden.

Na allerlei vergissingen en het feit dat men overtuigd (?) was van administratieve zijde de zaak op punt getseld te hebben, is deze visserij een volledige mislukking geworden in zoverre dat de reders die er nog in geloven, zich aan 't ruïneren zijn.

Van de zijde van de wetenschap en het Proefstation schijnt men dat niet te beseffen en de zaak als welgeslaagd te aanzien. Een nader onderzoek en hulp is dringend.

Wij zijn de mening toegedaan dat men zich erg vergist heeft en dat het nodig is, vooraleer andere avonturen op West-Ierland te beginnen, men best eerst een wetenschappelijk onderzoek doet omtrent de dramatische toestand welke dit soort visserij voor die reders voor gevoel heeft en wat dient gedaan om daaraan te verhelpen.

Wij zeggen en herhalen 't is een drama. Proefstation het is uw plicht, onmiddellijk daaraan te verhelpen vooraleer de resterende elf miljoenen vóór andere avonturen te gebruiken.

P. Vandenberghe.

TERUGGAVEN OP MAZOUT

De reders worden er aan herinnerd dat hun staten van aankopen van mazout van 1974 vóór 1 juli 1975 moeten ingediend zijn om van de staatsteruggave te kunnen genieten.

Zij die hun facturen van mazout nog niet betaald hebben aan hun leveranciers, mogen deze ook indienen en schriftelijk afstand doen van het bedrag dat hen toebedeeld wordt, ten voordele van hun mazoutleverancier, die dan die teruggave als afkorting op hun schuld mag aanwenden.

Voor de eerste helft van 1975, waarop een ristourne van 0,30 fr. per liter gegeven wordt, mogen ze dit op dezelfde wijze reeds doen.

Wie zijn staten vóór één juli niet ingediend heeft, loopt het risico niet meer betaald te zullen worden.

P. Vandenberghe.

NOG EEN IJSLANDSE TREILER IN OOSTENDSE VISMIJN

Voor volgende week dinsdag wordt een IJslandse treiler aangekondigd die in totaal zo'n 1.350 kisten vis zal lossen in de Oostendse Vismijn. De vangst is als volgt verdeeld: 900 kisten schelvis, 350 kisten koolvis, 75 kisten kabeljauw en 25 kisten klipvis.

N.710 verkocht of... teken des tijds

Talrijk waren zaterdag de nieuwsgierigen om de verkoop van de N.710 te Nieuwpoort bij te wonen, welke bij faillissement verkocht werd.

Zoals we vorige week deden uitschijnen, heeft de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid aan de reder één jaar geleden 1.325.000 fr. geleend aan 7,90 fr. per honderd, waarop door het fonds van het Ministerie van Verkeerswezen een tussenkomst verleend werd van 3 fr., zodat de werkelijke interesten slechts 4,90 fr. bedroegen.

Op dit krediet is er nog maar 32.000 fr. afbetaald, zodat het tegoed van de N.M.K.N. nog 1 milj. 243.000 fr. bedroeg in zes jaarlijkse schijven van 232.200 fr. af te betalen.

Niettegenstaande in dit schip een uitstekende motor Cater Pillar van 240 PK begin 1974 ingebouwd werd, welke op zichzelf al meer dan één miljoen frank kost en het vaartuig zelf gebouwd werd in 1957 en goed onderhouden is, was het uiteindelijke bod slechts 800.000 fr., wat bewijst hoe voorzichtig de reders zijn bij de aankoop van een vaartuig.

De sociale lasten nevens de brandstofprijzen zijn de voornaamste oorzaken van het gebrek aan geloof in de toekomst van het bedrijf.

Daarenboven is het een feit dat de minimumprijzen van vis, vergeleken bij tien jaar geleden veel te laag gesteld zijn.

De curator, mw. Quaghebeur-Van Eygen heeft nu 15 dagen tijd om een hoger bod te aanvaarden, dat minstens tien honderd meer moet bedragen en dan stelt zich nog de vraag wat de NMKN zal doen, zo zij een koper vindt, welke het schip wil kopen voor de schuld die er op staat met gemak van afkorting in de vorm van een krediet en de nodige garanties.

De komende weken zullen ons hieromtrent fixeren.

Toen we enkele weken geleden schreven dat men zich aan ver-

schillende faillissementen mocht verwachten, werd zulks betwist.

De komende maanden zullen ons dit verder bewijzen. De N.710 had een geschatte waarde van 2 milj. 750.000 fr. en was hiervoor zonder vistuig verzekerd.

PRIJS DIESEL-BRANDSTOF OPNIEUW VERHOOGD

Dat de prijzen der brandstoffen in het laatste jaar allerlei zotte sprongen maken, is deze week nogmaals bewezen.

Na de verhogingen van de prijzen der huisbrandstof, de gewone en de superbenezine, hadden we ook allerlei fluctuaties in de diesel die meest door het zwaar vervoer gebruikt wordt en autocars.

Voor de diesel is deze fluctuatie een echte puzzel geweest.

Inderdaad de verkoopprijzen, BTW inbegrepen, waren in twee maandentijds achtereenvolgens:

1 maart	8,28 fr.
20 maart	8,17 fr.
22 april	8,28 fr.
25 april	8,38 fr.
2 juni	8,52 fr.
5 juni	8,63 fr.
9 juni	8,72 fr.

Tussen maart en nu is dus de verkoopprijs van 0,44 fr. verhoogd en aan allerlei schommelingen onderhevig geweest, alsof dit noodzakelijk is. Of zijn de winsten van de grote oliemaatschappijen zo gering dat ze geen vaste prijs per drie maanden kunnen vaststellen?



Te Oostende speelden zich ontroerende tafereeltjes af toen de geredde bemanning voet aan wal zette. Links van boven naar onder schipper-eigenaar Buysse Pierre, stuurman Loones Noel en matroos Vanbillemont Marcel; rechts van boven naar onder motorist Heleodoor Lasat en lichtmatroos Lenoir Jacky.

O.224 "NOORDZEE" DOOR MIJNONTPLOFFING GEKELDERD ?

**VIJFKOPPIGE
BEMANNING
ZWALPTE
TIEN UUR
IN VLOT**

Wat er in de nacht van woensdag op donderdag omstreeks 1 u. precies gebeurd is zal wel niemand ooit met zekerheid kunnen zeggen. Zelfs niet schipper Pierre Buysse die op dat ogenblik in de nabijheid van de Lundys aan het vissen was. Hij weet enkel te vertellen dat hij plots een hevige klap hoorde toen hij moederziel alleen op de brug stond en dat amper driekwartier later zijn O.224 „Noordzee“ voor het laatst de boeg boven water kon houden. Een duister geval dus wel. Was het werkelijk een onderwaterontploffing of stootte het 40 jaar oude vaartuig tegen een voorwerp waardoor een flinke bres werd geslagen in de scheepsrump? Mogelijkheden die vooralsnog niet konden achterhaald worden en overigens wel steeds onbekend zullen blijven.

Gelukkig liep de vijfhoekige bemanning geen letsels op. In de gauwte wisten zij zich veilig te stellen door over te stappen op een pneumatisch opblaasbaar reddingvlot maar bleven niettemin toch tien uur op zee rondzwalpen. Tot zij, in een ondertussen opgestoken mistbank, het geronk van

een vliegtuig hoorden, en een vuurpijl werd afgeschoten. Korte tijd later cirkelde een helikopter van de R.A.F. boven de plekke des onheils. De redding was nabij. Tien bange uren, waarin evenwel nooit paniek heerste, behoorden voor goed tot het verleden.

Vrijdagavond, omstreeks halfnegen zetten ze dan weer voet op eigen bodem. Met de pakketboot „Reine Astrid“ van de Oostende-Doverlijn werden ze via Londen en Dover te Oostende ontscheept waar ze begroet werden door een dolgelukkige familie. Ontroerd vielen ze in mekaars armen. Nog wat onthult van de doorstane emotie maar voor de rest veilig en wel.

FORSE KLAP.....

De O.224 „Noordzee“ had slechts enkele dagen voordien de Oostendse haven verlaten met volgende bemanning aan boord : de 28-jarige schipper-eigenaar Buysse Pierre, wonende aan de A. Rodenbochstraat 12, te Knokke-Heist; de 32-jarige stuurman Loones Noel, Antwerpenstraat 6, te Oostende; de 37-jarige motorist Heli door Lasat, Hoge Averijestraat 14, te Ertvelde; de 18-jarige lichtmatroos Lenoir Jacky, verblijvend op hetzelfde adres en tenslotte de 51-jarige matroos Vanbillemont Marcel, Vogelzangstraat 7, te Koksijde.

In de omgeving van de Lundys werd gevist; op hoop van zegen en een goede vangst. Alles was wel aan boord. Enkel schipper Buysse bevond zich op de brug terwijl de overige opvarenden benedendeaks aan het rusten waren.

Plots hoorde men een hevige slag en werd het vaartuig door elkaar geslingerd. Precies een ontploffing onder water. Vierklauwens kwamen de andere vissers op de brug gelo-

pen maar spoedig werd ingezien dat de situatie hopeloos was. In een minimum van tijd stond de „Noordzee“ onder water. Vergeefs poogde motorist Lasat nog de motorkamer leeg te pompen maar ook dat bleek een onbegonnen werk. Hierbij kreeg Lasat flinke slokken stookolie te slikken waarvoor zelfs in Engeland dokterszorgen nodig waren.

OP HET VLOT EN GERED

Schipper Buysse besefte spoedig dat er weinig anders op zat dan inderhaast het pneumatisch opblaasbaar reddingvlot buiten boord te zetten en daarin over te stappen. Tien uren zou de vijfhoekige bemanning, verkleund van de koude en bovendien nog overvallen door een plots opkomende mistbank, in het vlot rondzwalpen. Tot ze boven hun hoofden plots het geronk van een overvliegende vliegtuig hoorden. Dat zou de de redding worden want een afgeschoten vuurpijl werd opgemerkt en korte tijd nadien kwam reeds een henschroefvliegtuig ter plaatse. Zonder moeilijkheden werden de vijf vissers aan boord gehesen en overgebracht naar de luchtmachtbasis van de R.A.F. in North Devon waar ze de eerste zorgen genoten. Van daaruit ging het dan naar Londen

waar ze op de Belgische Ambassade aan een eerste onderhoor onderworpen werden. Vrijdagavond zetten zij dan weer voet op eigen bodem.

„VERDER VISSER BLIJVEN“

Voor de 28-jarige schipper Buysse is dit trouwens niet zijn eerste avontuur. Zeven jaar geleden tui- melde hij eens over boord van een treiler in de buurt van Boulogne en kon slechts op het rippertje gered worden. En hij was ook aan boord van de O.132 „Christoffel Columbus“ toen het vaartuig inge- volge lekkage in erge moeilijkheden verkeerde. Hij hield er toen zelfs een longontsteking aan over; van- daar dat zijn eerste zorg was om een doktersonderzoek te passeren. Gelukkig bleek niets aan de hand.

Moedig kwamen tenslotte de woorden van de amper 18-jarige lichtmatroos Jacky Lenoir over. Schrik heeft hem geen enkel mo- ment bevangen, wist hij te vertel- len. Koud was het wel maar dat zal hem niet beletten straks weer de grote vlakke op te trekken. Hij wil immers kost wat kost visser blijven.

Het R.D.F. vlot was een uitstekend redmiddel.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

MAAND MEI 1975

VERANDERING VAN EIGENAAR :

Z.501 „TAC HORN“ — eigendom : DOBBELS Eric, Admiraal Keyes- plaats 23, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Zeebrief : 7-5-1975.

NIEUWE VAARTUIGEN :

Z.321 — O.P.M.I. — „AURORA“ — BT. 80,32 — NT. 19,05 — bouwjaar 1961 — werf 46 — staal — motor Caterpillar — 565 PK. — nr. 49 B 1402 — bouwjaar 1974. Navigatie-instrumenten : R — DN — RF — US — DNP — OP — Aut. pil. Eigendom : NOORDVISSERIJ N.V. Bastenakenstraat 12, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Zeebrief : 15 mei 1975.

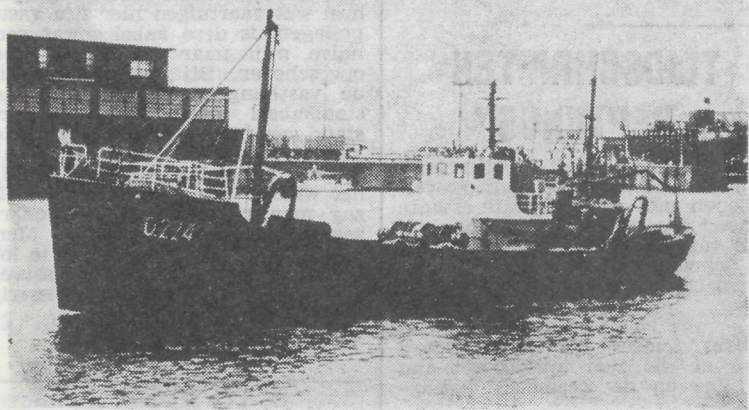
Z.99 — O.P.D.U. — „TERRA NOVA“ — BT. 199,77 — NT. 60,31 — bouw- jaar 1975 — werf 14 — staal — motor M.A.K. — 1.000 P.K. nr. 25005 — bouwjaar 1975. Navigatie-instrumenten : RF — R — DN — US — OP — DNP — VHF — Aut. pil. Eigendom : Rederij TERRA NOVA p.v.b.a., Heiststraat 219, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Tel. 050/ 54.44.29 en 050/54.48.37. Zeebrief : 16-5-1975.

GESCHRAPT :

O.404 „WODAN“ — Eigendom : MILLE Laurette, Jacob Besagestraat 79, 8400 Oostende. Geschrapt : 21-5-1975.

ADRESVERANDERING :

O.20 „GOEWIND“ — Eigendom „GOEWIND p.v.d.a., Frère Orbanstraat 210, 8400 Oostende. Blz. 46 — bij CALCOEN Roger - VERMOTE, eigenaar N.15, telefoon bij- voegen : 058/23.43.85.



De O.224 „Noordzee“ in de Oostendse haven. Een beeld dat voor goed tot het verleden behoort.

ONDERZOEKSRaad VOOR SCHEEPVAART

Waar is wachtsman van „Prins Philippe“ ?

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kreeg dinsdag opnieuw enkele eerder komische situaties voor de boeg. Dit was o.m. het geval tijdens de verdere onderhoren inzake de aanvaring van de pakketboot «Prins Philippe» van de Oostende-Doverlijn met het Oosterstaketsel van de Oostendse haven, en waarin men in de visserijmiddelen meer en meer de indruk krijgt, dat men de verantwoordelijkheid poogt af te wentelen op de schouders van de schipper van de O.94 «Espérance» die samen met de O.206 was teruggekeerd van de spanvisserij en wachtend lag bewesten het Oostendse westerstaketsel. Kommandant Lanoye van de «Prins Philippe» beweerde inderdaad dat hij in zijn manoeuvres tot het binnenlopen van de havengeul gehinderd werd door de «Espérance» wat natuurlijk weer ten stelligste ontkend wordt door de schipper van betrokken treiler daarin bijgetreden door zijn vriend van de O.206.

Toch leek het eerder komisch toen kommandant Lanoye in zijn rapport de getuigenis inleiep van wachtsman Brissinck Fernand, die, zo beweert kommandant Lanoye, op het moment der feiten naast hem op de brug stond. Ogenscheinlijk dus een getuige van eerste rang, ware het niet dat Fernand Brissinck..... helemaal niet aan boord van de «Prins Philippe» was op het ogenblik van de aanvaring. En daar staat kommandant Lanoye nu. Brissinck kwam dinsdag op de Onderzoeksraad inderdaad, bij middel van een geschreven attest van de Regie voor Maritiem Transport, bevestigen dat hij in zijn rustdagen was toen de «Prins Philippe» het Oosterstaketsel een opdonder gaf. Hij kon dus niet getuigen, maar..... en nu komt de aap uit de mouw, volgens Brissinck werd wel gezocht wie dan wel op de brug stond op bewuste dag maar..... die man bleek voorraadsleden even vee'betekenend alsnog onvindbaar. Vandaar dat ze

naar elkaar keken en rijkskommissaris Bentein wanhopig met de kop schudde. Toch wist hij nog te vertellen dat men verder aan het zoeken is.

Is het om de visser toch schuldig te zien verklaren, zoals we vroeger reeds schreven ?

In dezelfde zaak werd ook schipper Cockaert van de O.206 onderhoord. Hij bevestigde dat beide vaartuigen wel degelijk bewesten het westerstaketsel lagen, toen de «Prins Philippe» kwam aanzetten. Met forse vaart, wist schipper Cockaert zelfs te vertellen dat de Prins Philippe een zodanige koers had zo zag hij het althans, dat een dreun op het oosterstaketsel nauwelijks te vermijden bleek, mening die hij overigens aan een varensgezel ten beste gaf. En hij kreeg nog gelijk ook. Maar kom, de mening van een visser heeft nauwelijks waarde in dergelijke gevallen. Zo lijkt het ons althans. En nu maar speuren naar de wachtsman, die er niet was (!?) Hopelijk wordt die nog gevonden voor het gerechtelijk reces dat voor de deur staat, en dat is voor zeer binnen kort.

HAARTJETREK EN VOETSTOMPEN

Volgende zaak betrof de scheve koers die de O.120 «Gabrielle» liep ingevolge het wangedrag van schipper Heinderson en, naar nu blijkt, ook boezem- en borrelvriend matroos Devaux. Twee varensgezellen worden onderhoord, met name motorist David Vanhove en matroos Roand Scottey, zo'n beetje de vertrouwensman van de reder, zegt hij zelf.

Motorist Vanhove bevestigt dat schipper Heinderson van bij de afvaart onder kurk ging en pas op het einde van deze miserabele reis weer tot de nuchteren terugkeerde. Ondertussen was enorm veel gebeurd aan boord van de kloeke treiler, vechtpartijen in-

klus. Vanhove moest zelf inspringen toen het vaartuig naar een wachtende joodsboot diende gebracht te worden. Schipper Heinderson had toen geen notie meer van uur noch koers noch positie. En drinkpartijtjes in Engelse havens behoorden al evenzeer tot de fuifnummertjes van Heinderson en Devaux. Bovendien hanteerde deze laatste zelfs de vuist als het nodig bleek; en dat was wel enkele keren het geval. Zo was volgens hem het deccatoestel niet naar behoren ingesteld en dat was meteen voldoende om matroos Scottey bij de (lange) haren te trekken, zijn kop neerwaarts te duwen en zijn slof in het gelaat te stompen. Asjeblief. Meer zelfs, toen motorist Vanhove weigerde nog langer in dergelijke omstandigheden te werken, dreigde hij weer de vuist boven te halen en hem..... zelfs over boord te wippen. Zover kwam het gelukkig niet, want men sprak van een partij kreeften te verkopen in Calais en meteen waren alle troubles vergeten. Dat een franse treiler, midden de bokkade, een dreun kreeg was hen nauwelijks een zorg. Motorist Vanhove bevestigde tenslotte nog dat Heinderson in feite een slappeling was, die al te veel onder de invloed stond van Devaux en helemaal geen gezag had.

VERMANING

De Raad velde tenslotte ook vonnis inzake de aanvaring die zich op 5 juni van vorig jaar voordeed tussen de Z.257 «Dojocama» en het ms «Apolo». Volgens de Raad stuurde de Z.257 wel degelijk een verkeerde koers en schipper Vandepitte krijgt hiervoor een vermaning.

OPGESLEEPT NAAR IJMUIDEN

Zondag jl. moest de B.604 «Ibis» met motordefekt door de Z.465 van Vandierendonck Raymond naar de haven van IJmuiden gesleept worden.

TIJDSCHRIFTEN „NEPTUNUS”

Het tweemaandelijks tijdschrift van onze Zeemacht is opnieuw verschenen met een zeer interessante inhoud over de hydrografische analyse van de Vlaamse Banken, van de Scheldemonding, woorden uit de Zeemanskist, maritiem panorama, enz.....

Eens temeer het lezen waard voor al wie zich interesseert aan de Zee en de Zeemacht natuurlijk.

Een abonnement is te verkrijgen mits storting van 200 fr op rekening nr 280-0400779-12 van Neptunus Oostende.

Zij hadden pech...

— De Z.542 Angelus van schipper François Devooght, was vanuit Zeebrugge de visserij gaan bedrijven. Na de visserij normaal bedrijven te hebben, kreeg men hevige trillingen in het achterschip op zowat 11 mijl noordwest van Liverpool. Er was een tros in het roer geraakt welke later door een duiker werd uitgehaald waarna de visserij kon hervat worden.

— Ter visserij kreeg de Z.588 Vlt Nova af te rekenen met een defekt aan de radar- en decca-installatie en sloeg men vast aan een onder water zittend voorwerp. Ook kwam het stuurboordnet in de schroef terecht. Men verzocht Radio Oostende om sleephulp, maar gezien men er tenslotte weer in gelukt was los te komen, werd deze sleephulp nadien weer afgezegd.

— Na de visserij normaal bedrijven te hebben sloeg de Z.497 van schipper Marcel Lonneville vast aan een onder water zittend voorwerp. Aan de hand van peilingen op de dieptemachines stelde men de aanwezigheid vast op die plaats van een wrak. Ingevolge de harde ruk bij het vaststaan, zijn beide visboelen verloren gegaan. De visserij werd gestaakt en de terugreis naar Zeebrugge aangevat.

— Tijdens het vissen liep aan boord van de O.315 Jean-Helene het toerental van de motor naar beneden. Een onder water zittend voorwerp was in de schroef terecht geraakt. De motor werd afgezet en de boelen gewonden. Na drie uur werken gelukte men erin de schroef weer vrij te maken, zodat de visserij kon hervat worden.

— Aan de kor liggend, sloeg de Z.430 Marcibel vast aan een vreemd voorwerp. Schipper Jozef Martony gelukte er in weer los te komen. Dit kostte echter een korre die volledig gescheurd werd. Na de kor uit de schroef ontward te hebben, heeft men de terugreis aangevat.

— De visserij werd eerst zonder moeilijkheden bedreven door de Z.27 „Mercurius” van schipper Fr. Claeys, totdat men met de bakboordboel vast sloeg. Dit gebeurde aan een onderzeese kabel. Gezien al heel wat vaartuigen hier zijn vastgeslagen, is deze kabel zowat een halve mijl naar het zuiden toe opgeschoven. Bij het winden van de vasthangende boel, zijn de staalkabels ingevolge de weerstand gesprongen. Hierdoor ging de bakboordboel ter waarde van zowat 200.000 fr. volledig verloren. Bij het winden van de stuurboordboel, zag men resten van deze onderzeese kabel hieraan hangen. Men besloot toen naar Ramsgate te lopen waar op de rede een reserveboel werd gemaakt, zodat de visserij nadien kon hervat worden.

● Houten VISSERSVAARTUIG te koop, 150 pk., 16 m. Geschikt voor planken- en bokkenvisserij. Tel. en adres bureelblad.

(7712V)

VERBEKE

- * SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- * ZANDSTRAALWERKEN
- * BEHANG EN BEVLOERING
- * KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. (050) 35 48 61

(8884N—7519V)

BERICHT AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

12/97 (T) Nadering Duinkerke. — Boei tijdelijk gelegd.

Positie : 51°04'10"N — 2°23'09"E (« Floride »).

Sedert 1 juni 1975 is voor ongeveer 4 maanden ten behoeve van de jachtsport, een stompe BIWVS boei met blauw-witte vlag, uitgelegd op ± 350 m 180° van bovenvermelde positie.

Deze boei zal zonder nader bericht terug opgenomen worden. (Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en No D 102.)

BELGIE

12/99 (T) Noordzee. — Getijmetingen.

Sedert 4 juni 1975 en voor de duur van ongeveer 2 maanden, worden getijmetingen uitgevoerd.

De hydrografische instrumenten worden gedekt op ± 80 m. door bestaande en RGIVS boeien.

De tijmeters zijn uitgelegd in de volgende posities :

- 51°27'00"N — 2°52'48"E, lichtboei Gootebank;
 - 51°09'56"N — 2°43'05"E, visboei wrak 26;
 - 51°23'25"N — 2°58'10"E, lichtboei Scheur 2.
- (Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Monding der Westerschelde »).

12/100 (T) Noordzee. — Stroommetingen.

Gedurende de periode van 9 tot en met 30 juni zullen stroommetingen uitgevoerd worden in de volgende posities :

- 51°15'13"N — 2°51'47"E, lichtboei Buitenstroombank;
- 51°09'56"N — 2°43'05"E, visboei wrak 26;
- 51°14'00"N — 2°38'45"E, lichtboei D 1;
- 51°10'42"N — 2°32'00"E.

De op de zeebodem liggende hydrografische instrumenten worden gedekt op ± 100 m door bestaande en/of RGIVS boeien.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

De stroommeters en de daarbijhorende boeien zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en No D 102.)

12/101 Schelde. — Vaarwater Oudendijk. Lichtboeien verlegd. Sectoren gewijzigd. Diepten.

1. Volgende lichtboeien werden verlegd :

- de zwarte lichtboei 89, ± 100 m 125°, naar 51°20'52"N — 4°15'46"E;
 - de zwarte lichtboei 89A, ± 100 m 170°, naar 51°20'34".5N — 4°16'07"E;
 - de zwarte lichtboei 91, ± 240 m 180°, naar 51°20'06"N — 4°16'20".5E.
- In de zwarte boeienlijn 87 — 89 — 89A — 91 — 93 staat respectievelijk 122 — 80 — 80 — 80 dm water.

2. Sectoren gewijzigd :

- Positie : ± 51°21'.0N — 4°16'.0E (Laag licht Ballast Plaet) «..... wit door N tot in 010° in plaats van 022°». Verder ongewijzigd.
- Positie : ± 51°21'.0N — 4°16'.5E (Laag licht Zandvliet) « Wit van onder de wal bovenwaarts door N tot in 038° (in plaats van 049°); groen door E tot in 099° (in plaats van 103°) ». Verder ongewijzigd.
- Positie : ± 51°20'.5N — 4°16'.0E (Lichtbaken Oudendijk) «..... wit door N tot in 005° (in plaats van 007°); groen tot in 076° (in plaats van 093°); wit door E tot in 139° ». Verder ongewijzigd.
- Positie : ± 51°20'.0N — 4°16'.5E (Lichtbaken Ouden Doel) « Rood van onder de wal benedenwaarts tot in 139° (in plaats van 189°);..... ». Verder ongewijzigd.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1972 — Nos 686, 688, 694, 690 en 708).

NEDERLAND

12/102 Westerschelde. — Overloop van Hansweert. Wrak opgeruimd.

Op ± 51°26'.2N — 3°59'.9E schrappen het ongevaarlijk wrak. (Zie Belg. krt. « Schelde »).

12/103 Westerschelde. — Bocht van Walsoorden. Ton en lichtboeien verlegd.

Verplaatsen naar :

- 51°23'41"N — 4°02'23"E (± 100 m NE), rode ton 48;
 - 51°23'12"N — 4°02'29"E (± 200 m SSE), rode lichtboei 48A
 - 51°22'53"N — 4°02'50"E (± 200 m SE), rode lichtboei 48B.
- (Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1972 — Nos 582 en 594.)

LOSSE PUNTJES ...

Volgens de Noor K. Vartdal, directeur van de visserij, moeten multi- en bilaterale afspraken worden gemaakt bij de uitbreiding van de visserijgrenzen. Maar tussen haakjes wist hij te zeggen dat bij een uitbreiding van de visserijgrenzen de betrokken landen beter de controle over de overbevissingsmaatregelen (bv. kwota) zullen kunnen opdringen. In ons bedrijf kunnen ze daar eens over nadenken wanneer de Britten dezelfde opvattingen er op zullen nahouden.....

X X X

Volgens een studie van Dr. P. Stewart zijn ook kreeftjes met elektrische impulsen te vangen. De kreeftjes worden uit hun holen in de zeebodem „gelokt” en kunnen gemakkelijker worden gevangen dan met een gewoon sleepnet. Er zijn er nog teveel !

X X X

Volgens 'n artikel van Drs. W Smit (LEI) in De Visserijwereld (Kottervisserij, zet U schrap), nr. 22, is de rentabiliteit van de zeevisserij ver onder de rode streep gezakt..... zal zich de financiële positie van de kottervisserij in de resterende maanden van 1975 zeer ongunstig ontwikkelen..... zal van de overheid en bedrijfsleven, zowel vissers als banken en leveranciers, het uiterste worden gevergd om een ineenstorting van de kottervisserij te voorkomen..... moet worden vermeden dat zich in de tweede helft van 1975 een acute paniekstemming gaat voordoen..... zal op wat langere termijn — bv. 2 jaar — een nieuw evenwicht moeten worden gezocht en gevonden..... in deze periode is het noodzakelijk prioriteit te verlenen aan het aspect van mensen en bedrijven. Harde vaststellingen of niet ?

X X X

Door een uitbreiding van programma's in ontwikkelingslanden zal de FAO in de eerste jaren beroep moeten doen op ca. 400 experten. En dit van allerlei disciplines : economen, biologen, technologen, deskundigen inzake afzet, schippers, stuurmannen, matrozen, enz. Moet er daar hard gewerkt worden ?

X X X

De Franse „Conseil Economique et Social” heeft een aanvang gemaakt met zijn rapport en advies over de toekomst van de Franse zeevisserij.

De Raad hoorde reeds de heer Thibaudau, directeur van de visserij en de heer Laniecepe, directeur van het Nationaal Comité voor visverbruik.

Andere kontakten zullen volgen en in de herfst van dit jaar moeten alle geïnteresseerden zijn gehoord. Begin 1976 zal de Raad dan zijn rapport en advies in plenaire vergadering afhandelen.

X X X

In de Voedingsmiddelen-technologie (4 juni 1975) lezen we over de ansjovisvangst in Peru het volgende :

Volgens waarnemers in Lima van het Amerikaanse ministerie van landbouw vangen de Peruaanse vissers gemiddeld 60.000 ton ansjovis per dag en bereikten op 14 april jl. reeds een totale vangst van 2 miljoen ton. Men verwacht dit jaar een totale vangst van 6 miljoen ton, waarvan men 1,3 miljoen ton vismeel en 300.000 ton olie zal kunnen produceren. De verkopen van zowel vismeel als olie verlopen tot dusver zeer traag en men raamt voor 1975 een totale export van 500.000 ton (inclusief de verkopen op termijn). Naar het schijnt zou Peru 20.000 ton visolie aan landen in Noord-Europa hebben verkocht tegen een prijs van ongeveer \$ 300 per ton.

**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. 80 11 01
(7390V)

HAVENFEESTEN TE BLANKENBERGE



Het ganze zonovergoten weekeinde te Blankenberge stond in het teken van de havenfeesten. Hier enkele beelden van deze schitterend geslaagde festiviteiten. Boven zien we de oudste Blankenberge vissers samen met de plaatselijke reuzen Ko en Cornette voor het stadhuis. Onderaan zijn de vlugste vingers van het land aan het werk wat betreft het garnaalpellen.

DE INTERNATIONALE VISSERIJ- TENTOONSTELLING „WORLD FISHING” TE MARSEILLE

De visserijtentoonstelling van de World-Fishing, die gehouden werd te Marseille kreeg niet het verhoopte succes. Er zijn verscheidene redenen die men hiervoor aanhaalt, namelijk de s'echte economische toestand, een zeker gevoel van onbehagen vanwege het bedrijf tegen over de onzekere toekomst vooral dan met betrekking tot de mogelijke eenzijdige uitbreiding van de territoriale grenzen door sommige belangrijke oeverstaten, zoa's IJsland, Noorwegen, Marokko (voor de tonijnvisserij) enz..... en ook de niet-zeer centraal gelegen positie van Marseille met betrekking tot de geëvolueerde visserijhavens.

In ieder geval was de interesse zeer aan de lage kant en men spreekt na de eerste week van slechts zowat 1000 bezoekers.

Wat de techniek betreft, is het opvallend dat niet zoveel nieuwigheden vertoond worden dan wel verbeteringen op bestaande technieken en aanverwante machines.

Met betrekking tot de zeer opgelopen kostende faktor van de brandstof gaat men nu de richting uit van technieken die een besparing op de brandstof bijbrengen. Men legt eerder het aksent op iets minder snelheid, maar meer renderende kracht met minder verbruik. Men exposeert er vislieren met veelvuldig gebruik en verscheidene systemen van mekanische triage van de vis vooral voor die schepen die op een bepaalde soort gaan vissen. Men heeft hier ondermeer het Baader-mekaniek bij de pelagische visserij op makreel en haring en wat bijzonder de makreel betreft een mekanische sortering in vier grootten met een capaciteit van 10.000 kg per uur. Verder krijgt men er eveneens de speciale boordmachines voor de bewerking op zee van de vis tot proteïnenkoncentraties. Met de paatsing aan boord inbegrepen kost deze visbewerkingsmachine ruim 7 miljoen B. fr. Verder werd nog opgemerkt een nieuwe techniek om op een permanente manier de lengte van de twee uitstaande netten te kunnen lezen. Dit apparaat, ter grootte van 32 cm lengte, 18 cm breedte en 22 cm hoog, wordt op de vislier gemonteerd.

De voornaamste beste lingen worden genoteerd voor de Oost-bloklanden en in bijzonderheid voor Poolse eenheden. Gezien het hier praktisch over eenheden gaat, die door de Staat gesubsidieerd worden, zijn deze dure investeringen gemakkelijker haalbaar dan voor partikuliere rederijen.

Wat nu de volgende zeevisserijtentoonstelling van de «World Fishing» betreft, zal deze gehouden worden in 1977 in Canada in de haven van Halifax. Anderzijds vernemen we dat Polen reeds haar kandidatuur gesteld heeft voor de hieropvolgende tentoonstelling die, gezien het bienaar karakter, dan in 1979 zou moeten doorgaan.

DUITSE ONZEKERHEID OVER DE KOMST VAN DE HOOGZEEVISSERIJ

De zaakvoerder van de Noord - Duitse hoogzeevloot, de heer Rehder, sprak zijn ongerustheid uit over de gevolgen van de niet-tot-overeenstemming gekomen Geneefse konferentie over het Zeerecht en de mogelijkheid tot afkondiging van eenzijdige maatregelen met betrekking tot de grenzen der territoriale wateren door sommige deelnemende landen. Dat hierbij vooral aan IJsland en Noorwegen wordt gedacht, is overduidelijk. Het principe van de 200 mijlengrenzzone is zowat aanvaard behalve dan de uitgestrektheden van de rechten van de oeverlanden in deze zone. Volgens de Duitse woordvoerder zouden de oeverstaten de traditionele rechten van de vaartuigen van die landen moeten erkennen, die in deze gebieden de visvangst beoefenden. Dit is dan zeker nog meer gerechtvaardigd wanneer de oeverlanden zelf niet bij machte zijn om de biologische rijkdommen van deze gebieden uit te baten en aldus de noodzakelijke proteïnen voor de voeding van de mens zouden laten tehoorgaan.

Wat de binnengebrachte diepvriesvis betreft, konden deze in

Duitsland in de jaren 1973 en 1974 nog volledig aan de man gebracht worden, hetgeen niet meer het geval was voor 1975. Men is verplicht geweest tot stockage van de diepvriesprodukten over te gaan en de stock bedraagt nu reeds de produktie van drie maand visserij van de hoogzeevloot, waardoor een bedrag van meer dan 1 miljard Belgische frank evengoed bevroren ligt. Dus overbodig!

Tegenover de aanwezige mogelijkheid dat landen afzonderlijk en éénzijdig tot een uitbreiding van hun territoriale wateren zouden overgaan, heeft anderzijds Engeland aangedrongen op een gemeenschappelijke houding van alle EEG-landen ter zake. Dit was in ieder geval de mening van de Engelse minister Peart. Hij dacht hierbij waarschijnlijk aan de kabeljauwoorlog met IJsland waarin Engeland praktisch alleen stond om de IJslandse aanspraken over het hoofd te zien en hiernaar te handelen.

Hopen we maar voor minister Peart dat het Engelse referendum intussen gunstig uitvalt voor een EEG samengaan.

JACHTING AAN DE BELGISCHE KUST

Het ministerie van Openbare Werken gaf een brochure uit: «Jachting houdt wind in de zeilen», waarin de toenemende groei van de watersport wordt onderlijnd en waarin over de mogelijkheden van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge wordt uitgewijd.

Het werkje dateert reeds van 1974 en is in feite achterhaald. Niettemin leren wij er uit, dat de jachthavens langs de kust aan de Staat toebehoren die dus, niet, zoals wij verkeerd dachten, de verantwoordelijkheid voor uitbreiding op opheffing mogen aan de stadsbesturen overlaten of toeschrijven, maar er zelf dient voor in te staan.

We zouden ons kunnen gelukkig wanen met een citaat uit deze onoglijke brochure: «gezien de functie van de haven van Zeebrugge is de jachthaven hier in haar uitbreidingsmogelijkheden beperkt en zal zij vermoedelijk gedurende de eerstvolgende jaren geen belangrijke wijzigingen ondergaan».

We kunnen ons aldus troosten met de gedachte dat de jachthaven van Zeebrugge geen verdere uitbreiding zal nemen, maar ons tevens ergeren aan het schijnheilige van deze uitspraak.

Want wat denkt O.W. van volgende parafraze: «gezien de functie van de haven van Zeebrugge, is de visserijhaven in haar meest dringend noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheden beperkt en zal ze nooit geen verbetering meer ondergaan. Meer ligplaats en meer diepte werd intussen voorzien te Oostende, waar vele mogelijkheden openblijven» ???

Er wordt regelmatig beweerd dat drukingsgroepen in België nooit

iets hebben bereikt: er wordt gefluisterd dat ik door mijn «omnozele» artikels persona non grata ben geworden; men sleurt er desnoods de politiek tussen (om bepaalde mensen te kunnen dekken) en men huldigt een bepaalde middeleeuwse vorm van naastenliefde om een tegenstander «achter 't gat» verdacht te maken en af te maken.

Men moet diplomatisch te werk gaan, beweert men, om de wind in de zeilen te houden en om niet met de kop tegen de muur te lopen.

Mij goed. Ik wil zelfs mijn pen breken, als dat zijn nut kan hebben. Maar of men nu met het odium van de revolutionair rondloopt, dan wel zwoel omgeurd met het parfum van de diplomatie en de welsprekendheid, het kan toch niet geïochend worden, dat O.W. de jachthaven van Zeebrugge wil de wind in de zeilen laten houden.....

Als er moet belet worden dat de reders, kwaad geworden, tot een aktie overgaan en om met doorslaggevend argumenten O.W. te kunnen overtuigen van een smeuwend verzet én van de noodzaak 1500 arbeidsplaatsen veilig te stellen, leg ik me graag neer bij alle mogelijke diplomatieke betrachtingen en kijk ik hoopvol uit naar de eerste resultaten.

Maar allereerst zal O.W. dan een brochure moeten uitgeven met de titel: «Visserij te Zeebrugge houdt wind in de zeilen!» en als ondertitel: jachthaven van Zeebrugge vindt te Blankenberge, te Nieuwpoort, te Oostende een nieuw en veiliger tehuis.

Of ben ik weer te duidelijk geweest en te weinig diplomatisch?
JEF DEROOSE

REDDINGSVLOTTEN

BERICHT AAN DE SCHIPPERS

Bij het jaarlijks nazicht en onderhoud, wordt vastgesteld dat de containers van vele reddingsvloten, beschadigd zijn, gekraakt, gescheurd, gaten vertonen, enz.

Dit kan verstrekkende gevolgen hebben. Bij gebruik van het vlot kan het gebeuren dat de container zich niet opent langs de voorzienen naden, maar dat de schelpen van de container barsten waar ze beschadigd zijn, zodat het vlot zelf beschadigd wordt of zelfs lek gescheurd wordt, met alle gevolgen van dien.

Daarbij komt nog dat wanneer deze containers niet meer waterdicht zijn, het vlot zelf soms voor maanden in 't water ligt, wat dan bij nazicht onnodige vervanging van uitrusting met zich brengt en dus ook onnodige onkosten.

Daarom laat UW reddingsvlot niet vallen, laat er geen zware en harde voorwerpen opvallen, enz.

DRAAG ZORG VOOR UW REDDINGSVLOT, DAN ZAL HET IN GEVAL VAN NOOD ZEKER VOOR U ZORGEN.

R.F.D. Inspector
J.F. De Pessemier

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE HAVEN VAN OOSTENDE

PASSAGIERSHAVEN

In 1953 werden tussen Dover en Oostende ongeveer 19.658 auto's vervoerd. Tien jaar later waren dat er 129.542. En in 1974 bereikte het totaal de 306.055 wagens.

Er mag redelijkerwijze worden verwacht dat in 1975 het verwachte cijfer van 320.000 zal worden overschreden.

Enkele totalen ter vergelijking.

	passagiers	auto's
1973	2.183.000	311.000
1974	2.223.470	306.000

Aldus kan worden vastgesteld dat het passagiersvervoer steeg met 1,8% en dat het transport van auto's daalde met 1,5%.

De cijfers van januari 1975 in vergelijking met deze van januari 1974 geven het volgende:

	1975	1974
reizigers	73.779	54.635
voertuigen	29.699	23.190

Voor de maand februari in vergelijking met deze van dezelfde maand in 1974:

	1975	1974
reizigers	71.915	47.195
voertuigen	29.763	22.794

HANDELSHAVEN

In 1964 bedroeg de handelstrafiek, in- en uitvoer, 500.000 ton. In het jaar 1974 werd een verhandeling bereikt van 862.000 ton. Het aantal koopvaardij schepen bedroeg in 1964 1.483 met een totale tonnage van 683.703 ton. In 1974 zijn er nog maar 940 schepen maar hoe eigenaardig ook, hun tonnage bedraagt toch nog 626.552 ton. Daaruit kan rechtstreeks worden afge-

leid dat de tonnemaat per schip aanzienlijk toenam, minder maar grotere schepen.

Naast de belangrijke trafieken van fosfaat, vlasslemen, zeezand en grint neemt de aanvoer van stookolie een voorname plaats in. Zij wordt aangevoerd uit Rotterdam en Antwerpen en een enkele keer uit Duitsland met kleine kusttankers.

Het verloop en de aanvoer van stookolie.

Jaartal	ton
1961	163.500
1962	179.400
1963	163.500
1964	170.000
1965	187.900
1966	181.400
1967	199.622
1968	263.030
1969	287.199
1970	337.971
1971	374.854
1972	—
1973	352.796
1974	266.160

De aanvoer van schroot ving aan in 1963; deze trafiek is uiteraard aan sterke schommelingen onderhevig.

Jaartal	ton
1963	30
1964	10.749
1965	6.307
1966	3.448
1967	2.255
1968	3.282
1969	7.086
1970	27.913
1971	3.118
1972	4.834
1974	8.665

In 1973 bedroeg de goedereninput 858.926 ton.

In 1974 bedroeg de goedereninput 798.401 ton.

ABSOLUTE WARBOEL IN HET ITALIAANSE VISSERIJBEDRIJF

Naar aanleiding van verscheidene plaatselijke studies in Italië, blijkt het dat er daar nog op praktisch alle plaatsen middeleeuwse toestanden heersen, die een aanfluiting zijn van een ongezonder beheer.

Om een passend voorbeeld te geven, treft men er voor de sardinevisserij praktisch geen verwerkende industrie aan. Men voert deze sardinen uit naar Spanje en Frankrijk, die ze dan als konserven terug in Italië invoeren. Voor ingevoerde verse en diepvriesvis betaalt Italië jaarlijks nagenoeg 8

miljard, terwijl in Italië zelf de markt zo slecht geordend is, dat de vis praktisch niet geprijsd wordt en de uitvoer aan zeer lage prijzen aan zijn trekken komt om die dan onder verwerkte of diepvriesvorm zeer zwaar door de Italiaanse economie te laten betalen. Op vele visafzagen komt nog niet eens de helft van de vis terecht, terwijl de andere helft buiten de markt op alle mogelijke manieren en plaatsen aan de man wordt gebracht. In de meeste havens ontbreekt de elementaire vorm van verkoops- en afzetreglementatie. Op veel plaat-

sen wordt de bemanning zelfs betaald in natura en moeten zij zelf trachten deze vis aan de man te brengen! Ook wat de sociale voorzieningen betreft, is men in Italië hopeloos achterop geraakt. Een visser komt maar aan 70 jaar aan zijn pensioen! En wanneer hij ziek is krijgt hij ongeveer 45 fr per dag! Dit is ook één der redenen waarom er onder de jonge mensen bijna geen interesse meer is voor de stiel. De Staat is al meermalen tussengekomen en heeft verscheidene honderden miljoenen in het bedrijf gepompt, maar deze miljoenen worden eenvoudig zonder enige coördinatie en zonder planning, voor allerlei zaken opgebruikt. Dan gaat het voor enkele tijd heel goed in de visserij, niet vanwege een rationalisering van 't bedrijf, maar eenvoudig vanwege de verdeling van de koek zonder enige toekomstplanning. Het deert dan niemand dat er geen lokale verwerkende nijverheden zijn, dat het buitenland voor een appel en een ei opkoopt, dat er geen marktordering is, enz.... Men leeft dan van de staatsstussenkomst en denkt niet aan morgen. Om het Italiaans bedrijf te redden moet men totaal van onderaan beginnen en zeer structurele hervormingen invoeren. De Christen syndikaten hebben daar nochtans alles in handen maar schijnen niets gedaan te hebben om hun volk op te leiden.

En dan is men verwonderd dat 40 t.h. kommunisten zijn geworden.

FINANCIELE MOEILIKHEDEN VOOR DE FRANSE PRODUCTENTENORGANISATIES

De franse producentenorganisaties kennen duidelijke financiële moeilijkheden. Om de moeilijkheden in de franse visserij op te vangen, had men inderdaad besloten tot het verhogen van de richtprijs, boven de richtprijs door de bevoegde commissie van de EEG aangegeven. Door dit feit, konden de franse organisaties niet meer rekenen op de tussenkomst van de Gemeenschap en moesten zij zelf de kosten dragen. Hiertoe kwamen zij een subsidie en een lening van de franse staat, terwijl anderzijds de rederskotsaties per kgr op de aangevoerde vis verhoogd werd. Heeft men gemeend, dat een marktorganisatie, samen met sommige maatregelen als het verbod van invoer uit derde landen, het stimuleren van het binnenlands verbruik enz.... de toestand zou gesaneerd hebben, dan schijnt men zich vergist te hebben. Anderzijds krijgt men ook heel wat minder voor de opgevangen vis als gevolg van een internationale marktinzinking voor de vismeel. Dit vertegenwoordigde ook een zwaar passief voor de organisatie van de producenten. Deze van Noord-Frankrijk heeft zich dan ook verplicht gezien de kotsaties per kilogram in de afslag gezette vis op te voeren van 0,19 fr tot 0,34 B. fr. of een verhoging van 70 %. Hier tegenover heeft men dan de richtprijs van sommige kleine soorten verlaagd! waardoor men het gebrek aan interesse vanwege de konserverfabrieken en andere verwerkende nijverheid voor plaatselijke aankoop wenst te stimuleren. Inderdaad konden deze industries zich beterkoop op de buitenlandse markten bevoorraden. Aldus meent de producentenorganisatie heel wat minder te zullen moeten opvangen. Of dit de belangen dient van de reders, is een totaal andere zaak. Typierend is toch we', dat men nu juist een diametraal tegengestelde politiek volgt van enkele maanden terug. Toen was de eerste vereiste de reders te helpen en nu is de eerste vereiste in omgekeerde richting te gaan om de producentenorganisatie van het financieel failliet te redden. Men wenst zelfs voor het volgende jaar voor alle vissoorten terug de richtprijs van de Gemeenschap te aanvaarden om niet meer buiten de betoelaging te vallen. Het huidige systeem was het optrekken van de richtprijs ver boven de richtprijs van de Gemeenschap en deze verhoogde richtprijs aan de reders te waarborgen, dank zij een subsidiering en een lening van de Staat. Er was wel een korrektief voorzien voor diegenen die een bepaald pafond met hun brutobesomming bereikten, maar alleen reeds voor die andere producentenorganisatie « Bretagne » had men in twee maanden 36 miljoen B. fr. aan tussenkomsten ten opzichte van de verhoogde richtprijs. Dat wil zeggen, dat bijna 70 % van de voorziene gelden hieraan besteed werden. Deze som dekt dus het verschil tussen de speciale opgetrokken richtprijs en de prijs die de producenten in de afslag kregen.

Anderzijds wordt buitenlandse diepvriesvis en dan nog uit West-Duitsland, ingevoerd aan 22 B. fr. het kilogram! Men vraagt zich werkelijk af, hoe dit mogelijk is en op welke manier dit zeker verlies voor de Duitse rederijen vergoed wordt. Wat de opgevangen vis betreft, wordt er ongeveer wekelijks 70 duizend kilogram opgevangen en naar de vismeelfabrieken verwezen. Aan de huidige prijs die men er nog voor krijgt, staat dit werkelijk gelijk met een vernietiging van deze vis. Men begint zich dan ook af te vragen tot wat dit allemaal zal leiden en als het tenslotte niet beter zou zijn om bepaalde activiteiten te stoppen samen met het nemen van speciale saneringsmaatregelen. In ieder geval leeft men in Frankrijk in de producentenorganisaties duidelijk in een klimaat van afwachtende machteloosheid.

In onze eigen havens stellen we vast, dat er eerder een geringe aanvoer is en toch krijgen de reders geen bijzondere prijzen. Moeten we hieruit besluiten dat de malaise algemeen is en een internationaal karakter bezit? Of is het misschien de ongebreidelde overbevissing door de grote russische en andere oostb-oklanden die op de een of andere manier of langs de een of andere weg op onze markt drukken al weze het langs diepvries- of langs verwerkt produkt?

« Sprokkel »

PETROLEUM-MAATSCHAPPIJEN BETALEN

AAN VISSERS-ORGANISATIES

De petroleummaatschappij Shell die onlangs een „pipe-line“ legde door de visserijgronden van de Shetlandvisserij, heeft zich bereid verklaard een som van 2 miljoen frank te betalen aan de producentenorganisatie als vergoeding voor de veroorzaakte hinder bij het vissen. De vertegenwoordigers van de vissers en reders onderhandelen nu voor het ogenblik met de petroleummaatschappij „B.P.“ om tot een overeenstemmende regeling te komen met betrekking tot de pipe-line die deze maatschappij eveneens door de vangstgronden van de Shetland vissers aanbrengt.

Het is inderdaad juist, dat het aanleggen van pipe-lines de vissers hinderen in de uitvoering van hun traditionele stiel. Of nu, de relatieve kleine sommen die zij van deze machtige petroleummaatschappijen wisten los te maken, voldoende zijn om deze hinder te vergoeden, betwijfelen we ten sterkste. Wanneer een werkelijk met van pipe-lines zou aangelegd worden dan zou men gerust een kruisje over de mogelijkheid van exploitatie van sommige vangstgronden kunnen maken. De enige troost ware misschien dat op deze plaats de vis niet meer zou kunnen gejaagd worden, of ten minste zeer moeilijk en dat dit aldus zou kunnen een kweekplaats worden waaruit de vis dan toch wel verder zou uitzwermen.

MOEILIKHEDEN IN DE IERSE VISSERIJ LEIDEN TOT STICHTING VAN GROTE PRODUCTENTENORGANISATIE

Het is inderdaad een algemeen verschijnsel dat het eerst moeilijk dient te gaan vooraleer men geneigd is de koppen bij elkaar te steken en een verdediging zoekt in de samenhangigheid. Dit is dan nog bijzonder waar in een sektor die praktisch internationaal bekend staat voor het individueel optreden en dito karakter van de producenten.

In Ierland is men nog maar onlangs tot de stichting van één grote producentenorganisatie gekomen, waarvan men nu binnenkort de erkenning verwacht door de betrokken regering. Deze organisatie bevat, volgens de woordvoerder van de nieuwe organisatie, 60 t.h. van de vaartuigen boven de 20 meter. Men verwacht ten andere een spoedige toetreding van de overblijvendens. Men wijst vooral op het belang van één enkele organisatie met regeringserkenning met betrekking tot de Noord-Oost Atlantische Visserijkonferentie waarop de kwota bepaald worden voor de vangsten van de vissoorten waarop praktisch de meeste Ieren op vissen. Men wenst in de eerste plaats inspraak te hebben op het Ministerie van Landbouw en Visserij met betrekking tot de onderhandelingen, die dit Ministerie met de andere landen in de Noord - Oost Atlantische Visserijkonferentie voert. Het is inderdaad zo, dat verscheidene vissoorten drastisch beschermd zullen dienen te worden waaronder de haring. De woordvoerder van de Ierse producentenorganisatie erkent, dat deze bescherming en het uitvaardigen van vangstkwotas noodzakelijk zijn. Het is echter zo, meent hij terecht, dat de afwezigen altijd ongelijk hebben en dat de Ierse vissers hun traditionele rechten wensen te verdedigen op de vangst van vissoorten die praktisch het patrimonium van de zeeën rond Ierland uitmaken. Het is vooral in dit licht gezien, dat de stichting en uitbouw van één enkele, door de regering erkende producentenorganisatie van uitzonderlijk belang is. De voornaamste beslissingen in verband met de bepaling van de kwotas, zullen binnenkort voor 1976 genomen worden, evenals reglementen over de maaswijdten, het opvoeren van de minimummaten van de vissoorten waaronder niet zal mogen aangevoerd worden en het uitbreiden van deze reglementen tot andere vissoorten.

Voor dit alles meent de woordvoerder van de nieuwe producentenorganisatie is het van uitzonderlijk belang, dat wij ons kunnen laten horen.

PRAKTISEREN

ALLERHANDE VISSERIJPROBLEMEN

MARKT (1)

De huidige crisis in de zeevisserij is gekenmerkt door een inzinking van de visprijs bij de visser zelf, deze inzinking treft bijzonderlijk de koolvis en de tonijn. Dit zei de Franse Staatssecretaris bij Verkeerswezen. Deze ontwaarding is alleen het gevolg van de overproductie in de wereld en voorts van het bestaan van reusachtige voorraden tonijn en mooie meid in de diepvrieskasten. Op het peil van Europa zou er een echte „gemeenschappelijke visserijmarkt” moeten op punt gezet. Op het nationale vlak moeten de nodige middelen in het leven geroepen worden om een markt te maken die terzelfdertijd aan de zeevisserij zelf, het middel zou verschaffen om de rendabiliteit te verzekeren der rederijen en een prijsstructuur te bekomen die voordelig zou moeten zijn voor de ontwikkeling van het verbruik.

Maar hoe zou men eigenlijk een echte gemeenschappelijke zeevisserijmarkt kunnen maken? Dat is de vraag. Dergelijke markt zou in de eerste plaats moeten neerkomen in een bescherming van de aangesloten leden tegen de invloeden van derde landen. Vervolgens zou dergelijke markt moeten leiden tot verbetering van de middelen die haar kunnen „ophouden”. Ten derde zou er moeten kunnen worden overgegaan tot het scheppen van middelen voor de bevordering van de uitvoer.

Om deze grote doelen te kunnen bereiken, moet de bepaling van de referentieprijzen worden vastgelegd waardoor de sluiting van de grenzen mogelijk zou worden als wanneer de wereldprijzen onder deze referentieprijzen zou komen te liggen.

De Staatssecretaris meent anderzijds nog dat de opvangprijs moet worden verhoogd en dat de lijst van de soorten vis die van deze opvangregeling genieten, moet worden uitgebreid. Ook moeten de opslagmogelijkheden worden verbeterd. De Franse regering bestudeert thans een soort tegemoetkoming voor de opslag van diepgevroren vis. Deze tegemoetkoming zou ongeveer 0,14 F.fr per kilo en per maand bedragen en dit voor een duur van 6 maanden. Bovendien zou een tegemoetkoming aan de uitvoer worden toegekend vanaf de eerste april i.l. voor de visrepen van diepgevroren koolvis en kabeljauw.

Voor de tonijn wordt een stelsel van vergoedingstoelagen onder de vorm van compensatie bestudeerd.

MARKT (2)

Welke maatregelen neemt de Franse regering en welke overweegt ze? Zij heeft niet gewacht om schikkingen te nemen en een dringend plan op te stellen. Inderdaad werden belangrijke maatregelen onlangs genomen ten voordele van de ambachtelijke zeevisserij.

De regering neemt trouwens ook maatregelen om de zware lasten die op de uitbating van de rederijen wegen, te verlichten en de gevolgen recht te trekken die daaruit voor de zeelieden kunnen voortvloeien. Verder wordt een buitenlandse handelspolitiek voor de visserijproducten beoogd. Deze eerste maatregelen zullen evenwel nog maar weinig aarde aan de dijk brengen. Zij moeten aangevuld worden door maatregelen die het statuut van de ambachtelijke visser aanbelangen. Op dit gebied moet de toestand van de belanghebbenden ten overstaan van de werkloosheid ten gevolge van de weersgesteldheden en de economische werkloosheid vlug worden omschreven.

Het buitenlands verlies moet worden verminderd. Dit moet een der voornaamste oogmerken zijn van de nieuwe Franse visserijpolitiek. Dit verlies is inderdaad belangrijk. Daarom treft de Staatssecretaris dat er geen sprake kan zijn de invoer van vis definitief te begrenzen. Uitzonderd natuurlijk in geval van ernstige crisis. Maar daartegenover staat, dat de voorwaarden waarin deze invoer gebeurt moeten worden verbeterd, namelijk door het aantal plaatsen langs waar de invoer geschiedt te verminderen, waardoor de hoedanigheidstesten ernstiger beter zouden worden uitgevoerd. Of dat een oplossing is, betwijfelen we.

Anderzijds moet een dynamische uitvoerpolitiek ondernomen en aangemoedigd worden in het bijzonder voor verwerkte waren. Met het oog daarop zou een promotieorganisatie binnenkort kunnen worden opgericht om de werking van de ondernemingen, die risico's op de vreemde markte zouden te ondersteunen hebben.

Twee belangrijke ontwerpen zijn voor het ogenblik ter studie. De grote lijnen van de twee belangrijkste werden uiteengezet. De eerste gaat om de oprichting van een „nationale werklozenkas door weersomstandigheden” die tot doel moet hebben de vissers een gewaarborgd minimum inkomen te verschaffen. De tweede heeft tot doel, een interprofessioneel nationaal organisme op te richten die een „nationale tussenkomstpolitiek” op de vismarkt in haar bevoegdheid zou hebben.

Indien vroeger de Franse zeevisserijpolitiek werd gericht op de basis t.t.z. op de schepen en hun uitgave en de rederijen zelf dan moet ze nu worden vervolledigd door een marktpolitiek.

OOK IN ENGELAND ZWARE ONKOSTEN (1)

Volgens de «White Fish Authority» bedroegen de kosten voor brandstof in de Britse zeevisserijwereld voor het jaar 1972 acht miljoen pond en dit cijfer vertegenwoordigt 7 procent van de totale ontvangsten. In 1974 bereikten de kosten van de brandstof de 27,5 miljoen pond en dit is niet minder dan 20 t.h. van de totale ontvangsten! Sedertdien zijn er evenwel nieuwe stijgingen voorgekomen. Bepaalde vaartuigen van Grimsby en Hull waren wel beschermd tegen deze verhogingen in 1974 daar ze kontrakten op lange termijn hadden afgesloten nog lang voordat de prijs verviervoudigd was. Vele andere reders hadden dit geluk niet waardoor dan niet minder dan 90 schepen moesten worden aan de ketting gelegd of werden omgebouwd namelijk, in Aberdeen en in Lowestoft, waar de zeevisserij het niet verder kan opnemen tegen de aantrekkingskracht van de oliemaatschappijen. We zien er talloze kleine reders verdwijnen en dit voorgoed waarvan de bemanning op de onderzoekingsvaartuigen van de oliemaatschappijen terecht komen. Bovendien heeft de prijs van de uitrusting en het maretiaal een zelfde verhoging meegeemaakt als de brandstof. Aldus kostte een nylonnet van 15 ton 15.000 pond in 1973. Zes maanden later was dat 28.000 pond. De prijs van het staal verhoogt in dezelfde verhoudingen en daardoor kosten de herstellingen dan ook stukken van mensen meer dan vroeger. Terzelfdertijd stelde men een instorting vast van de visprijzen in de mijnen van de voornaamste Britse havens. Dit sedert april 1974. In vele gevallen bereikte deze prijs maar de helft meer van wat het was een jaar voordien!

In januari werden de kabeljauwrepen aan de groothandelaars verkocht voor 55 pence het halve kilo in plaats van het jaar ervoor.

Voor de schelvis was de prijs gevallen van 60,2 tot 59,8 pence, voor de pladijs van 70,05 tot 66,1 pence en voor de haring van 26,3 tot 23,8 pence.

KOSTEN (2)

Overproductie en daarnaast vernauwing van de markt, dit zou zowat de grondslag kunnen zijn van het gehele afbraakproces. Vernauwing van de markt: daarmee wordt alleen maar bedoeld dat de verbruiker liefst maar de beste soorten meer koopt, zodat vele vissoorten onverkocht blijven en dit heeft vanzelfsprekend een heel ongunstig verloop op de markttoestand.

Maar de verbruiker laat niet steeds de gewone vissoorten liggen om andere en fijnere soorten te kopen. Maar al te dikwijls laat hij de vis terzijde liggen omdat hij met hetzelfde geld en zelfs veel minder, een kip kan kopen of zelfs vlees! De invoer van Amerikaanse diepgevroren visfilets in Groot-Brittannië is in 1974 aanzienlijk verminderd. De prijs ervan bedroeg 279 miljoen pond in plaats van 359 miljoen pond in 1973 dit is een daling van 22%. Ook hier verkijst de verbruiker vlees te kopen of gevogelte, liever dan vis.

De IJslanders en de Noormannen hebben zich nu naar de Europese Gemeenschappelijke markt gekeerd met hun vis want in de Verenigde Staten mogen ze zoveel niet meer invoeren. Daardoor werden de Britse en de Franse markten met goedkope vis overstroomd wat in de beide landen dezelfde gevolgen had, te weten: de blokkade van de havens.

We zijn nu zover, dat in vele gevallen de rederij een uitbating gevisfilets in Groot-Brittannië is in 1974 aanzienlijk verminderd. De prijzen! De Britse regering heeft een toelage van 6,5 miljoen pond aan de zeevisserij toegekend. Dit bedrag komt evenwel niet ten goede aan het grootste deel van de ambachtelijke visserij want deze toelage wordt maar alleen toegekend aan de reders van schepen van meer dan 40 voet lengte (dit is 12,19 m.).

Een reder van 41 jaar oud die de „Kustvissersbond” van de Humber leidt, verklaarde dat een van zijn laatste reizen van 18 dagen hem amper 54% van de nettowinst heeft opgeleverd. Zekere vissers hebben zelfs maar 10 pond per week opgeraapt na 28 dagen zee!

Ondertussen heeft de Britse Onderstaatssecretaris voor Schotland verklaard dat er geen sprake kan zijn van de grenzen af te sluiten voor de invoer van vis. Dit zou regelrecht indruisen tegen de belangen van het land, maar er werd toch aan het zeevisserijbedrijf de verzekering gegeven dat veranderingen zullen worden gezocht in de gemeenschapspolitiek voor de visserij. Daarmee zijn de vissers weeral gesust geweest en gaan ze terug naar zee alsof er niks gebeurd was.....!

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een nogal eigenaardige week met een kleine aanvoer en toch prijzen die voor alle soorten duidelijk onder het peil van de voorgaande week lagen. Het schijnt dat het warm weer de prijzen beïnvloed heeft en dat de staking van de middenstand op woensdag evenmin bevorderend werkte.

Een andere oorzaak van de dalende prijzen is de grote aanvoer in Denemarken en vanuit Denemarken op onze markt. Deense kabeljauw is zeer goedkoop te bekomen en zo viel de eigen aanvoer terug naar 30 fr het kg. Weinig bemoedigend voor de spanvissers alleszins die vooral woensdag een

HODI

kleine vangst aanvoerden en dan nog spotprijzen kregen.

De tongenaanvoer is nog verder gedaald, de prijs voor de meeste sorteringen is gestegen. De duurste tong haalde weer tot 150 fr. Toch zijn de kanaalopbrengsten onder het renderend peil gebleven. Vooral de visvangers hadden eerder kleine vangsten in de afslag staan.

Voor de IJslander was het wel een goede week. De eerste beurt maandag kreeg ook veruit de beste prijzen en IJslandse kabeljauw was dit keer zelfs duidelijk duurder dan de andere kabeljauw. Toch wel een voordeel om vooraan in de markt te liggen. Het kan eens tegenvallen maar doorgaans worden de maandagmorgens bij de eerste beurten de beste prijzen geboekt. Alleszins deze week met rode zeebaars tot 2500 fr, een nieuwe top prijs, blauwe leng die weer opliep tot 46 fr en kabeljauw aan 40 fr. Zelfs schotse schol deed het en kreeg tot 31 fr.

De rogvangers hebben het dek sel op de neus gekregen deze week. De prijs is nog amper de helft van verleden week met grote rog terugvallend tot 27 fr en tilten tot 21 fr. Dat is maanden geleden. De aanvoer door de Engelse schepen uit Grimsby is hier wel niet vreemd aan maar toch zal de grote oorzaak wel zijn dat er deze week veel minder vraag was, ook al weer door de staking en verder door het warmere weer. Verder is rog een van die vissoorten die peperduur zijn als er juist genoeg zijn maar direct veel goedkoper wanneer er iets te veel zijn.

STEEDS DURE GARNAAL

Van prijsdaling is er momenteel bij de garnaal nog geen spraak, integendeel. De aanvoer blijft blijkbaar onder de vraag zodat nog

steeds ruim boven de 100 fr het kg betaald wordt. Voor de niet garnaalvissers is er nog steeds de inktvisinvasie waardoor ze ook aan de blijkbaar overeengekomen prijs van 750 a 780 fr de ben, nog iets kunnen verdienen. Inderdaad, de prijs die verleden opliep tot 980 fr is nu vastgesteld (door de geïnteresseerden) op 750 fr de ben. Dat kan alleszins afgeleid worden uit de al enkele dagen zelfde prijs die betaald wordt.

ZEER WEINIG IJSLANDVIS

Maandag kregen we een vangstje van IJsland (nog geen 500 ben) en daarmee was de IJslandse symfonie uitgespeeld. Bennen die echter duur verkocht werden. Op uitzondering dan van koolvis die toch wel duurder was dan de voorgaande weken en tot 880 fr haalde voor middensortering. Topprijzen evenwel werden betaald voor rode zeebaars, deze vissoort, er werden 32 bennen aangevoerd, kreeg 2500 fr per ben. Ook witte en blauwe leng werden opgewaardeerd en gingen

STRAALBUIZEN

erg vlot van de hand. De Schotse schol kreeg 1550 fr en kabeljauw werd verkocht aan 2000 fr de bak. Gullen waren hier het duurste en voor heilbot en staart lagen de prijzen ook behoorlijk hoog. Staartvis tot 110 fr en heilbot tot 120 fr. De 480 bennen brachten dan ook hun geld op en leverden een opbrengst van 734.750 fr op. Een gemiddelde dus van 1.500 fr.

GOED EN SLECHT VOOR DE SPANVISSERS

De N.708-709 deden het erg goed, de O.141-369 erg slecht. De eersten losten een ruime vangst (1000 bennen) en verkochten bovendien op de maandag, de twee andere schepen haalden niet eens de helft en verkochten woensdag. Een hemelsbreed verschil in prijs en een nog groter verschil in vangst. Gullen gingen maandag nochtans ook snel bergaf en vielen terug tot 21 fr het kg. De kabeljauw in bakken kreeg tussen 1990 fr en 1730 fr. Schevis werd niet te best verkocht en kreeg tussen 900 en 1100 fr de ben. Steenschol werd redelijk goed verkocht en kreeg van 25 tot 60 fr. Een resultaat dat door de spanvissers dit jaar nog niet bereikt

werd, noteerden we voor de N.708-709: 1.109.150 fr. In een normale week zat er meer in.

KLEINE KANAALVANGSTEN

Te kleine Kanaalvangsten zelfs, want voor de visvangers was er dit keer niets te rapen als overschot. De gebrachte soorten waren doorgaans heek, steenschol, rog, vlaswijting, gul en hondshaai. Alle soorten kregen dalende prijzen. Dinsdag nochtans duidelijk betere kwaliteit dan maandag, ook dat kon de prijsdaling niet tegenhouden. Voor de tongvangers een kleine troost, de betere prijzen. Lappen stegen tot 123 fr, grote tong tot 136 fr, driekwarters en bloktong tot 148 fr, en voor kleine sortering tot 135 fr. Kleine tong schommelde rond de 117 fr en slips kregen nog even onder de 100 fr. Tarbot was er niet te vinden.

RODE KNORHAAN EN ROG: GOEDKOPER

Teleurgestelde gezichten bij de rogvangers die met een vangstje naar de afsag gekomen waren in de hoop een «reisje» te maken. Roggen kenden nogal sterk dalende prijzen waarbij de grote sortering terugviel van 1800 naar 1330 fr de ben en tilten op het einde van de markt nog rond de 24 fr haalden. Wijting was wel duur en kreeg tot 33 fr, de kleine sortering liet het toch ook afweten op het einde van de dinsdagverkoop. Haai was erg duur en kreeg tot 33 fr. Minder goed deden het rode knor-

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

haan en gul die nogal sterk in prijs terugliepen. Pech dus voor de twee Engelse schepen die hier kwamen verkopen en een volgende keer wellicht beter zullen varen.

Hun prijzen waren echter nog beter dan deze in Engeland.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

Studie van Meester
Raoul ROEGIERS,
gerechtsdeurwaarder
te VEURNE, Lindendreef. 10

- 0 -

RECHT VAN HOGER BOD

Ingevolge verslagschrift van toewijzing op 7 juni 1975 door het ambt van gerechtsdeurwaarder ROEGIERS Raoul te VEURNE, werd onder de opschortende voorwaarde van de afwezigheid van een hoger bod, toegewezen:

Mits de hoofdprijs van :
800.000 F.
plus de kosten : 150.000 F.

de Motorvisser N.710 ZEEMANSBLIK

gebouwd in hout, gebouwd in 1957 op de scheepswerf Hillebrandt te Oostende met één dek hebbend als lengte 21 meter, als breedte 5,68 meter, metende 14,04 netto ton, voorzien van een motor Caterpillar van 240 PK, D.342/1973, — met al zijn inventaris en toebehoorten zoals het gemeerd ligt in de vissershaven aan de Kaai te NIEUWPOORT

Artikel 1592 Gerechtelijk Wetboek

«Een ieder heeft gedurende vijftien dagen na de toewijzing het recht een hoger bod te doen.

Het meer gebodene mag niet lager zijn dan één tiende van de hoofdprijs van de toewijzing.

Dit bedrag moet op het kantoor van de gerechtsdeurwaarder in consignatie gegeven worden op het tijdstip van het hoger bod, dat bij deurwaardersexploot aan de werkende gerechtsdeurwaarder moet worden betekend: dit exploot wordt de koper aangezegd.

De toewijzing ten gevolge van een hoger bod wordt gehouden door dezelfde gerechtsdeurwaarder en op dezelfde wijze als de eerste toewijzing. Deze toewijzing die voor een ieder openstaat is definitief »

Bezichtiging: alle werkdagen van 9 tot 12 uur alsook de zaterdag — zich wenden: Havenstraat, 1, Nieuwpoort.

(1358N—7713V)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

6-6	3	10.350	264.510			
9-6	13	172.950	4.923.149			
10-6	13	62.700	1.477.745			
11-6	6	34.350	979.765			
	35	280.350	7.645.169			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

4-6	2	120	17.058	139.—	151.—	
5-6	10	879	105.128	109.—	136.—	
6-6	11	654	80.229	111.—	137.—	
7-6	17	1.162	138.258	98.—	143.—	
8-6	3	80	96.000			120.—
9-6	11	606	76.143	116.—	137.—	
10-6	13	801	96.834	103.—	131.—	
		4.302	523.250			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-6	2	279	32.287	110.—	119.—	
6-6	4	557	66.135	114.—	124.—	
7-6	4	441	52.985	113.—	127.—	
9-6	4	389	46.705	114.—	125.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-6	4	1.136	55.605			
6-6	2	908	35.912			
7-6	2	227	17.232			
9-6	7	13.441	435.043			
11-6	3	8.627	235.327			

DE ENGELSE VISSERS EN HET EEG-REFERENDUM

Het valt buiten betwisting dat men in visserijmiddelen in Engeland liefst buiten EEG-verband bleef. Dit was ten andere het standpunt van het zeer invloedrijke Engels blad «Trawling Times» waarin de vissers en de betrokken visserijmiddelen, aangezet werden om «Neen» te stemmen. Het is inderdaad zo, dat slechts bij een «Neen-stemming» Engeland de handen vrij zou gehad hebben om, hetzij éézijdig zijn visserijlimieten uit te breiden, hetzij van de onvermijdelijke aanvaarding van de uitbreiding van deze grenzen door de konferentie op het Zee-recht, daadwerkelijk te profiteren door het weren van de vreemde vissersvaartuigen. Nu dat Engeland in de EEG blijft is dit land, minstens voor wat de EEG-partners betreft, geboden aan een gemeenschappelijke EEG-houding. We mogen dus zeker besuiten, dat het blijven van Engeland in de EEG zeer welkom is voor de verdere toekomst van onze eigen visserij.

MOGELIJKE VERLENGING VAN STOCKERINGS-SUBSIDIE VOOR DIEPVRIESVIS

We hebben reeds melding gemaakt van een subsidiëring vanwege de bevoegde commissie van de Europese Ekon. Gemeenschap voor stockagehulp voor visfilets van kabeljauw en koolvis voor partijen die vóór 15 mei in stockage ingevroren werden en niet meer dan vijf maanden oud. Nu heeft Brussel beslist, dat deze subsidiëring doorgetrokken mag worden tot 31 december 1975 wanneer de Ministerraad zulks beslist en op voorwaarde dat de toestand van de markt en de lage prijzen zulks wetigen.

OOSTENDE

VRIJDAG 6-6-1975

KANAAL
O.312 14 105 — 165.710

KUST
O.737 1 17 — 13.260
O.116 1 19 — 15.010
O.491 1 11 — 8.600
O.148 1 15 — 11.700
O.190 1 13 — 10.010
O.211 1 10 — 7.800
O.628 1 17 — 12.880

MAANDAG 7-6-1975

IJSLAND
O.129 17 480 — 734.750

KANAAL
O.306 16 200 — 285.000
O.309 16 220 — —
O.206 14 220 — 271.720
O.26 16 170 — 147.970
Z.499 20 60 4300 477.380
O.181 17 140 2600 496.725

NOORDZEE
Z.38 16 380 — 390.314
N.708-709 14 1000 — 1.109.150
O.94 14 450 — 399.130

WEST
O.192 9 65 200 121.940
GY.304 9 130 100 217.790

DINSDAG 10-6-1975

NOORDZEE
N.3 14 195 — 187.460
O.120 14 200 — 176.335

WEST
GY.2384 8 110 — 150.690
N.736 6 85 — 129.090
N.159 2 18 — 23.510

KANAAL
O.35 14 175 — 207.390
Z.597 14 195 — 255.000
O.135 15 190 — 227.250

KUST
O.111 1 19 — 14.630
O.142 1 17 — 12.920
O.491 1 16 — 12.930
O.628 1 19 — 13.570
O.737 1 15 — 11.650

WOENSDAG 11-6-1975

NOORDZEE
O.141-369 14 245 — 275.790
O.217 14 250 — 197.660

KANAAL
O.198 20 45 3200 401.545

WEST
N.715 5 52 — 61.970

KUST
O.116 1 15 — 11.650
O.148 1 16 — 11.120

NIEUWPOORT

MAANDAG 9 JUNI 1975

N.345 37.946 N.761 96.282
N.762 84.570 N.470 49.730
N.765 96.024 N.591 60.303
N.788 10.188

Deze vaartuigen losten 13.500 kg vis. Vangsten van de «West» zegt dus: variatie! Nochtans waren er weinig tongen, alles samen ongeveer 500 kg. Deze kregen van 110 fr voor de kleinste tot 172 fr de kg voor de 4e. Kabeljauw werd goed verkocht, van 2500 tot 2700 fr de

ben. De gulen van 2300 tot 2000 fr de ben. Wijting kreeg voor de grote van 1500 tot 1600 fr. De kleine een gemiddelde prijs van 850 fr. (Sommige vangsten 960 fr, anderen 750 fr.). Rogsoorten bekwamen rond de 50 fr de kg. Rode so'daten 1900 fr voor de grote, kleine 1550 fr. Weinig speerhaaien en zeehonden, die van 1500 tot 1200 fr kregen. Platvis: de drielingen 2050 fr, visjes van 1100 en van de kustvisserij tot 1750 fr de ben. Zo ver iep de maandagmarkt.

WOENSDAG 11-6-1975

N.738 90.773 N.590 80.409
N.346 64.145

Drie vaartuigen van de «West» die samen 180 bennen vis losten, waarbij 250 kg tongen en wat rare vis! De «kleine» koopjes rare vis werden goed verkocht, wijl er een prijsstijging was met de tongen in vergelijking met de maandagmarkt. De tongenprijs was van 135 fr voor de lappen tot 173 fr voor de 3de, en 182 fr voor de 4e soort. Kleine tong kreeg 125 fr en 132 fr. Kabeljauw kreeg niet de prijs van de maandagmarkt. Zo werd er per ben van 2200 tot maximum 2400 fr. geboden. De gulen van 2000 tot 1800 fr! Weinig platvis die rond de 40 fr de kg kreeg! De wijting scheen ook aan de prijsinzinking te lijden: grote van 1050 tot 1080 fr., de kleine van 600 tot 700 fr. Rogsoorten stonden weer aan 50 fr de kg. Zeehonden 1100 fr. Speerhaaien waren er niet en de zandhaaien gingen weg aan 350 tot 440 fr de ben. Alle kleine guletjes (mini's) moesten opgevangen worden.

Met de sterke noordoostwind kunnen ook de garnaalbooties niet uitvaren, en staan we reeds twee dagen garnaale'oo's! Met het vooruitzicht van de garnaalfeesten in de Westhoek, zullen er zeker wel hoge prijzen gegeven worden voor deze «beestjes».

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13-6-1975

KANAAL: O.254 (60 m. vis en 1.900 kg. tong).
NOORDZEE: O.127, O.303 (1.000 kab. & gul)

MAANDAG 16-6-1975

IJSLAND: O.216, O.236.
KANAAL: Z.502, N.41, O.118.
NOORDZEE: Z.562, Z.62, Z.209, Z.509.
NOORD: O.243, O.274, O.114, N.706.
WEST: O.69, N.45, N.719.

DINSDAG 17-6-1975

KANAAL: O.134
NOORD: O.279.
WEST: N.15, N.720.

WOENSDAG 18-6-1975

WEST: O.312, Z.452, N.159

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	33.—
Groot	23.40-25.40
Middel	13.20-19.40
Klein	29.40-40.—
Kabeljauw	26.80-28.20
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	50.—
Zeebaars	29.—42.—
Leng	31.—
Schartong	89.80-121.4
Heilbot	16.—18.—
Koolvis	25.60-38.—
Hondstong	19.40-25.—
Zeeewolf	110.8-107.6
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	9-6-1975	11-6-1975
Lappen	119,4-125,8	122 —,—
Grote	131,8-136	130,8 —,—
3/4	145,8-148	147 -148,8
Blok	147,4-149,6	128,8-140
voor-kleine	130 -132,4	114,4 —,—
kleine	114,4-119,2	111 -112,8
slips	.....	.....

Zeebrugge

Soorten	9-6-1975	11-6-1975
grote
blok
fruit
schone kleine
kleine
tout petit
slips

Nieuwpoort

Soorten	9-6-1975	11-6-1975
Tong I	135 —,—	135 —,—
Tong II	147 —,—	153 —,—
Tong III	165 —,—	173 —,—
Tong IV	172 —,—	182 —,—
Tong V	168 —,—	169 —,—
Kleine	110 —,—	125 -132

PLADIJS

Oostende

Soorten	9-6-1975	11-6-1975
Grote	.....	22, —,—
grote iek	.....	29, —,—
kleine iek	.....	31,60-36,—
derde slag	32,40 —,—	30,40 —,—
platjes	15,80 —,—	21, —,—

Zeebrugge

Soorten	9-6-1975	11-6-1975
I
II
III
V
IV

Nieuwpoort

Soorten	9-6-1975	11-6-1975
Moeien	.....	40, —,—
grote pladijs	35, —,—	42, —,—
drielingen	42, —,—	42, —,—
platjes	22, —35,—	.....

**ZEEVAARTLIJNEN
OOSTENDE - DOVER/
FOLKESTONE**

Uurtabel der overvaarten voor de week van 15-6-1975 tot 21-6-1975

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Alle dagen te 00.45 uur (x), te 07.35 u., te 10.05 u., te 14.35 (x) en te 17.40 u. (x).

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Alle dagen te 01.00 u. (x), te 09.00 u. (x), te 12.50 u., te 16.45 u. en te 19.30 u. (x).

— Op 15, 16 en 21-6-1975 bijkomende afvaart te 10.55 uur.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Alle dagen te 01.14 u. (x), te 07.30 u. (x), te 13.15 u. (x) en te 19.15 u. (x).

— Op 15, 16, 20 en 21-6-1975 bijkomende afvaart te 10.15 u. (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Alle dagen te 01.15 u. (x) en te 05.05 u. (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Alle dagen te 00.20 u. (x), te 09.20 u. (x), te 12.20 u. (x) en te 18.20 u. (x).

— Op 15, 16, 20 en 21-6-1975 bijkomende afvaart te 15.20 u. (x).

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 19.30 u. (x) en te 23.45 u. (x).
(x) Nemen ook voertuigen.

**DUITSE
GROSSISTEN-
KLACHTEN OVER
TE HOGE VISPRIJS ?**

Volgens een bestuurslid van de „Westfalia - Visindustrie” zijn de prijzen van de vis te hoog voor de visgroothandel ! Volgens deze heer zou dit onder meer de aanleiding zijn dat de verbruiker naar vervangende waren uitkijkt en zich van het verbruik van vis afwendt. Daarom vraagt de Visgroothandel en de Visindustrie de herinvoering van een zomerprijs voor de vis en hiermede gepaard gaande een verlaging van de richtprijs. Volgens spreker zijn de bijkomende lasten opgelegd door het ministerie in de sektor van de Visindustrie en Visgroothandel, als daar zijn de verplichting voor het aanstellen van veiligheidsingenieurs en bedrijfsartsen alsmede de omzetbelasting en andere, de oorzaak van onmogelijk bij te houden onrechtstreekse produktiekosten. Anderzijds is de verbruiker in het laatste jaar, volgens spreker, zeer prijsbewust geworden en wijst de prijsverhogingen af door het produkt niet meer te nemen. In dit verband werd door het bevoegd marktorgaan ingegaan op het voorstel om de richtprijs van de Rode Poon voor de zomermaanden op 10 fr het kg te brengen.

Wij zelf menen toch dat, zoniet de visgroothandel, dan toch de detailhandel, wel één en ander zou kunnen doen om de visprijs te drukken zonder dat hiervoor de reder aansprakelijk moet gemaakt worden. Het is niet de eerste maal dat vastgesteld wordt dat de prijzen in kleinhandel, buiten verhouding tot de prijzen in de visafslag staan. Anderzijds gaat het niet om prijzen van 10 fr te zien noteren in de visafslag waar in de winkels dezelfde vis meer dan 120 fr per kg kost. In dat opzicht zien we ze liever naar de vismeel gaan en vooral geen ondermaatse vis meer te zien aanvoeren, van waar ze ook komt.

**Verminderde vangsten
bij de Schotse vissers**

Ook bij de Schotse vissers worden verminderde vangsten opgetekend die dan nog tegenover verleden jaar lagere prijzen krijgen in de afslag. In de laatste tien jaar heeft de schotse visserij zich gevoelig uitgebreid en werd de vloot door vele stalen eenheden verhoogd. Men wijt nu aan overbe-

vissing de mindere aanvoer. Voor de lagere prijs tegenover mindere aanvoer, is echter moeilijk een verklaring te vinden behalve deze van een internationaal conjunctuurverschijnsel. Een zeer magere troost voor de visser die terzelfdertijd getroffen wordt door een buiten verhouding stijgend kostencijfer.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	9-6-1975	9-6-1975	10-6-1975	10-6-1975	11-6-1975	11-6-1975	9-6-1975	11-6-1975
Tarbot : groot (123)	153 -171		160 -172		163 —,—		160 —,—	165 —,—
middel (123)							130 —,—	130 —,—
klein (123)							100 —,—	100 —,—
Griet : groot (123)			82,—100				100 —,—	90,—,—
middel (123)								
klein (123)								
Schelvis : groot	24,—30,—		21,—23,40		19,—20,—			
middel	19,40-21,—		17,80-19,—		16,—17,60			
klein	10,40-16,—		13,—16,60		10,40-16,—			
Heek : groot	35,—42,—		38,—45,—		44,—,—			
middel	26,—31,40		28,—32,40		30,—36,—			
klein	16,—21,—		12,—19,20					
Lom								
Leng	26,80-30,60		16,—28,40					
Rog (I)	28,—46,20		26,—36,60		18,—20,—			
Keilrog (123)	45,—,—							
Rog (23)							52,—,—	50,—,—
Tilten (23)							48,—,—	42,—,—
Scherpstaart (23)							50,—,—	45,—,—
Halve mans (23)							39,—,—	37,—,—
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	26,—39,80		25,80-36,—		24,—40,60		55,—,—	47,—50,—
Gul (groot)	13,80-38,—		12,40-32,40		19,—33,40		48,—40,—	40,—36,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme	75,—116,4		75,—117,2					
Wijting : groot	10,80-31,40		13,—31,40		14,—31,20		31,—,—	22,—,—
klein							18,—,—	14,—12,—
Schar	12,—16,—		15,—,—				24,—10,—	22,—,—
Steenschoel	22,—61,60		19,—57,40		30,—58,40			
Zeehaai	31,—,—		20,—33,60				30,—,—	
Hondshaai	13,—17,40		9,20-13,40					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekeeft								
Schaat			37,—42,40					
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	10,—25,40		8,—13,—					
Schartong	16,—36,20		17,—36,40					
Volle haring								
Ijle haring								
Haringshaai								
Steenholk	11,—13,—		8,—12,40		9,60,—,—			
Heilbot	32,—,—							
Koolvis	15,—,—							
Steur								
Zeewolf	24,—26,—		22,—31,80		28,40,—,—			
Poillak	26,—30,60		16,—32,40		25,—,—			
Zonnevis	45,—66,80		40,—66,80					
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schoel								
Zeehond							26,—,—	22,—,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)	8,40-16,—		12,—16,60				30,—19,—	35,—25,—
Grauwe Poon (knorh.)							10,—,—	18,—,—
Rode Knorhaan	12,—26,—		9,20-26,60		26,—34,20			
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 4 juni 1975 werd aangevoerd: 610 kg tong, 20 kisten tarbot en griet, 71 kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 165 kisten schol, 53 kisten schar, 69 kisten makreel, 188 kisten diversen.

Prijzen in gulden: per 1 kg: grote tong 8,64-8,53, grm. tong 10,29-9,80, k.m. tong 10,20-9,32, tong 1 10,25-9,56, tong 2 8,99-8,69, tarbot 10,62-10,09.

Per stuk: kreeft 26,06.

Per 40 kg: tarbot 348-168, griet 230-140, kabeljauw 2 200-82, kabeljauw 3 130-90, kabejauw 4 96-90, kabeljauw 5 92-74, schol 1 en 2 110-92, schol 3 112-90, schol 4 92-69, wijting 3 106-88, makreel 1 66, makreel 2 35-34, schar 64-44, tong-schar 152-120.

De besommingen waren: UK.123 f 4200, UK.18 f 4800, UK.56 f 3580, UK.200 f 3.160, VD.19 f 7.600, VD.25 f 1.000, IJM.20 f 14.500, UK.78-107 f 3.950.

Aan de dinsdagmarkt was er in het geheel geen aanvoer, men moet wel ver in het verleden duiken om nog een dag tegen te komen dat er eveneens geen aanvoer was. Het opereren van de grote eenheden naar haring en het ruwe weer waardoor de kleine vaart niet naar:

buiten kan zijn hier de grootste oorzaken van geweest.

Aan de vrijdagmarkt van 6 juni werd aangevoerd: 5620 kg tong, 39 kisten tarbot en griet, 104 kisten kabejauw, 21 kisten schelvis, 43 kisten wijting, 316 kisten schol, 156 kisten schar, 830 kisten makreel en 126 kisten diversen.

Prijzen in gulden: per 1 kg: grote tong 8,91-8,63, grm. tong 10,31-9,80, k.m. tong 10,14-9,62, tong 1 9,13-9,43, tong 2 8,16-7,90, tarbot 11,27-10,51.

Per stuk: kreeft 29, haai 208-170.

Per 40 kg: tarbot 380-200, griet 248-128, kabeljauw 1 126-114, kabeljauw 2 188-146, kabeljauw 3 142-134, kabejauw 4 134-120, kabeljauw 5 132-78, schelvis 4 82-67, schol 1 92-82, schol 2 94-90, schol 3 98-82, schol 4 81-69, wijting 3 118-92, makreel 1 47-37, makreel 2 24,40-20,80, schar 34-16, pi-chards 31-21,80, tongschar 108-89.

De besommingen waren: VL.90 f 2200, VL.121 f 1050, UK.123 f 4900, UK.18 f 3040, UK.56 f 3860, UK.137 f 8670, UK.200 f 3100, VD.15 f 1130, VD.18 f 4450, VD.19 f 2860, VD.20 f 1270, VD.25 f 700, VD.46 f 1460, YE.25 f 1630, UK.135-145 f 5780, UK.78-107 f 3.580.

WORDT DE HARINGVISSERIJ EEN FIASCO ?

Vorige week heeft de handel opnieuw genoeg moeten nemen met hetgeen door de importeurs kon worden aangekocht. De aanvoer van de schepen stelde immers maar weinig voor, zodat dinsdag zelfs in het geheel geen sprake van is geweest. Dit was in jaren niet gebeurd. Ook bij de haring-schepen is de vangst van bijvis volkomen uit de hand gelopen. Het ruwe weer beette de kleine vaart namelijk uit te varen en was er tevens oorzaak van dat de haring-schepen niet in staat waren bij elkaar langsrij te komen, tensinde hun ladingen aan de thuisvaarders mee te geven. Bovendien waren de vangsten zo gering dat geen enkel schip in de gelegenheid was met 'n redelijke voorraad terug te keren. Mede doordat de haringvisserij zich naar het noorden heeft verplaatst, zodat men thans in de omgeving van de Berwickbank opereert. Wel is de haring hier van een beduidend betere kwaliteit.

De grote eenheden — de hek-traw'ers — bevinden zich ten noorden en ten westen van Lands End.

De berichten over hun resultaten zijn nogal wisselvallig ofschoon men over het algemeen toch wel tot redelijke dagvangsten komt. Er worden zelfs uitschieters gemeld van tien tot dertien ast. In IJmuiden heeft men daar echter weinig aan, omdat deze haring al'eemaal diepgevroren en al of niet gezouten binnenkomt.

Ook zijn er al schepen gearriveerd met in hun vaten zwaar gezouten haring, omdat hun capaciteit ontoereikend was om de vangsten in te vriezen. Daarnaast konden ook nog enkele mooie partijen makreel worden gesigna'eerd plus een hoeveelheid pilchards.

Toch is de mogelijkheid allerminst uitgesloten dat uit deze contreien af en toe ook een adingje verse haring of makreel zal worden aangevoerd, want al deze schepen hebben hiervoor ijs in hun ruimten meegenomen. Bovendien wil men de visserij daar zo lang mogelijk vasthouden, omdat het gebied buiten alle quoteringen valt en aldus is verk'aard tot volkomen vrij gebied.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 2 tot en met 7 juni 1975

Goede weersomstandigheden, goede vangsten en goede prijzen, al al deze wensen van de visserij worden in de afgelopen week vervuld.

Mede door de veraf gelegen visgronden, langs de kust van Dene-marken, was er behoudens de aanvoer van de kleinere kotters wel te verwachten dat de grote kotters zo lang mogelijk zouden vissen.

Hierdoor was er op zaterdag een zeer grote aanvoerdrukke, maar liefst 50 kotters aan de markt met ruim 257 ton vis, waarvan bijna 75.000 kilogram tong en door een aanmerkelijke opleving van de schol-vangsten, maar liefst bijna 100.000 kilogram van deze vissoort.

Voor het eerst in de geschiedenis kon de dagomzet van de visafslag ruim boven de f 1.000.000,— komen.

Naast de goede aanvoer, speelden de prijzen hierbij uiteraard een grote rol. Met een gemiddelde prijs per aangevoerde kilogram tong, die varieerde van rond de f 8,50 tot de f 8,75 en voor verschillende schol-soorten prijzen van ruim f 100,— per kist, was er op dit punt zeker geen reden tot klagen.

Zo ook de besommingen, van de vijftig aan de markt zijnde kotters, wisten 25 schepen het te brengen tot een besomming boven de f 25.000 van deze kotters besomden 14 schepen méér dan f 30.000,— met als hoogste besommer een vaartuig met 9.925 kilo vis, waarvan 3.440 kg schol en 3.338 kilogram tong met een gemiddelde prijs van f 8,72 per kilo.

Door 88 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

82.511 kg	TONG	f 723.361,70	van f 1316	f 743
13.896 kg	TARBOT	f 91.339,57	van f 1066	f 326
131.345 kg	SCHOL	f 233.174,42	van f 292	f 118
45.770 kg	KABELJAUW	f 62.218,52	van f 365	f 071
4.666 kg	GRIET	f 17.244,02	van f 499	f 280
12.445 kg	SCHAR	f 8.880,94	van f 193	f 040
5.965 kg	WIJTING	f 9.099,52	van f 237	f 115
17.319 kg	HARING	f 60.701,00	van f 370	f 339
5.565 kg	POON	f 3.550,16	van f 240	f 044
5.540 kg	KOOLVIS	f 5.501,50	van f 100	f 083
3.010 kg	BOT	f 884,26	van f 058	f 018
1.625 kg	SCHHELVIS	f 2.291,25	van f 215	f 083
1.160 kg	STEENBOLK	f 1.227,51	van f 160	f 066
761 kg	TONGSCHAR	f 2.123,32	van f 350	f 187
1.209 kg	DIVERSEN	f 1.805,25		

„INDUSTRIE-EILAND IN ZEE MOGELIJK“

STUDIE VAN BEDRIJVEN WIJST UIT :

De uit 27 bedrijven bestaande Noordzee-eiland Groep heeft gisteren de resultaten gepresenteerd van de studie die de groep de afgelopen twee jaar heeft gemaakt over de mogelijkheden voor de aanleg van een kunstmatig industrie-eiland in de Noordzee. De groep is tot de slotsom gekomen dat het zeer wel mogelijk is zo'n eiland te bouwen. Het eiland kan, volgens de deskundigen van de groep het beste worden aangelegd 45 kilometer uit de kust bij Hoek van Holland. Het zou moeten gaan om een eiland van ongeveer 5100 hectare, dat in zeven à acht jaar kan worden gebouwd. De kosten ervan worden voorlopig geraamd op zes miljard gulden.

Volgens de plannenmakers zal het eiland bij uitstek geschikt zijn voor de ontwikkeling van industriële activiteiten die op het vasteland om milieu-technische - of om veiligheidsredenen eigenlijk niet goed mogelijk zijn. Men denkt aan de vestiging van afvalverwerkende industrieën, raffinaderijen, petrochemische bedrijven, opslag van gevaarlijke stoffen, tankreiniging en tankerreparatie en de aanleg van een olie-haven voor 500.000-tonners. Ook wordt gedacht aan de bouw van een kerncentrale.

Volgens de studie van de groep zouden er op het industrie-eiland vijf tot tienduizend arbeidsplaatsen te scheppen zijn. De aan- en afvoer van de werknemers die naar

het oordeel van de studiegroep niet alleen uit het westen van het land hoeven te komen, zou kunnen geschieden met grote helikopters of met draagvleugelboten.

De plannen voor een industrie-eiland in de Noordzee dateren van 1971. Zij werden gemaakt door de Bos Kalis Westminster Dredging groep in Papendrecht. De belangstelling van het bedrijfsleven en van de overheid (Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken) was zeer groot en dat resulteerde in februari 1973 tot de oprichting van de Noordzee Eiland Groep.

Veel aandacht hebben de plannenmakers besteed aan de juridische en volkenrechtelijke aspecten van een eiland in internationale wateren. Volgens de groep is er geen sprake van strijdigheid met het internationaal recht, maar er moet wel toestemming worden verkregen van de kuststaat. De Nederlandse overheid heeft zich echter nog niet uitgesproken over de aanleg van een dergelijk eiland vóór de Nederlandse kust.

In een eerste reactie heeft het gemeentebestuur van Rotterdam verklaard dat een kunstmatig eiland, zoals de groep dat heeft ontworpen, technisch mogelijk is en de verwezenlijking van zo'n plan toe te juichen. Ook juridisch ziet de gemeente geen belemmeringen, maar naar enkele onzekere factoren als veiligheidseisen zullen volgens haar nadere studies moeten worden verricht.

Vanaf maandag 16 juni

BIJ

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51

Hand in Hand

TIJDOKSTRAAT 34, ZEEBRUGGE
TEL. (050) 54 41 17

GROTE AFSLAG

op de Engelse staaldraad kabel

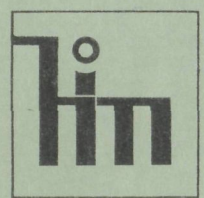
Seale lay 6x19

10 mm.	64 F. / KG.
14 mm.	56 F. / KG.
16 mm.	52 F. / KG.
18 mm.	50 F. / KG.
20 mm.	48 F. / KG.
22 mm.	46 F. / KG.
24 mm.	44 F. / KG.



**HULP
in
NOOD**

Samenwerkende Vennootschap
H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE
 Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



■
 Gedekte risico's :
 eigen schade — schade aan derden —
 opslepingen — totaal verlies —
 lichamelijke schade aan derden —
 navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■
 Meer dan 30 miljoen frank kredieten
 werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
 tegen zeer lage interesten.

■
 Aan de leden wordt een teruggave van minstens
 10 % verleend op de betaalde premies.