

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het
visserijblad

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN !



„Itxaso“ :
Spaanse vissers-
boot - 8MDXC
1080 pk - 750 rpm

KARAKTERISTIEKEN van A.B.C.'s DX-GAMMA

- * 185 - 1200 PK
- * 750 rpm
- * Gemakkelijk onderhoud
- * Opvallende olie- en brandstofbesparingen
- * Lange levensduur
- * Uitstekende Dienst-na-verkoop
- * Lage bedrijfskosten

Een goede reden voor een afscheid vol vertrouwen wanneer U kunt steunen op één van de wereldberoemde A.B.C.-DXmotoren. De DX-motor werd speciaal ontworpen voor voortstuwing van vissersvaartuigen en is daardoor dé motor om U datgene te geven wat U verlangt: betrouwbaarheid en zuinigheid.

Voor verdere details: vul onderstaande coupon in en stuur

Naar: A.B.C.
Wiedauwkaai 43,
B-9000 Gent

Naam:

Adres:

Telefoon:

A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)

Telefoon: (091) 23 45 41

Telex 11.298 abc gt b

(7701V)

(7716V)

**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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

LEES " HET VISSERIJBLAD "

het visserijblad

Vrijdag 28 november 1975 — Nr. 48

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. BAELSKAAI 30 OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIRECTEUR P. VANDENBERGHE

DE NOORD ATLANTISCHE VISSERIJKONFERENTIE TE LONDEN

HARINGAANVOER VOOR 1975 VRIJ

VOOR 1976 : 340 TON TOT JULI

Vorige week vergaderde te Londen de Noord Atlantische Visserijkommissie die gelast is met de vaststelling van de hoeveelheden aan te voeren vis door de landen.

België was vertegenwoordigd door de heren Karel Michiels en een assistent van ons proefstation voor Zeevisserij, de heer Deschacht, die de heer Hovart verving.

Er stonden een vijftal punten op de dagorde, waaronder het vaststellen van een kwantum voor schelvis, wijting en kabeljauw, haring, sprot, koolvis en kreeftjes.

De vaststelling van een kwantum voor koolvis werd verzet tot een volgende vergadering. Wat de kreeftjes betreft, was er een voorstel om die echter slechts te laten vissen met netmazen van 80 mm.

De Belgische vertegenwoordigers konden dit niet aanvaarden en hielden zich aan de door de Heilse vissers gedane opmerkingen waarbij de kreeftjes met netten van 50 mm mogen gevangen worden, wat tenslotte na een lange discussie aanvaard werd.

Wat de aanvoer van wijting betreft, werd het toegelaten kwantum voor België op 3700 Ton vastgesteld, wat normaal is, daar onze vloot gestadig slinkt.

Voor kabeljauw werd het quota voor 1976 vastgesteld op 14.500 Ton, dus zoals voorheen. Anders was het gesteld met de vaststelling van het quota voor schelvis welke voor 1975 bepaald was op 3000 Ton en nu tot 2250 Ton herleid werd, zodat voor elk land voor die soort de aanvoer van 25 t.h. dient vermindert te worden.

Hier ook was er ver van eensgezindheid, zodat men tenslotte overeenkwam dat bij te weinig aanvoer van schelvis, men het toegelaten kwantum voor aanvoer van kabeljauw of wijting van 15 t.h. mag verhogen.

Zo men dus de 2250 Ton aanvoer van schelvis niet bereikt, dan mag men de aanvoer van wijting welke op 2250 Ton bepaald is van 15 t.h. verhogen of de aanvoer van kabeljauw, zo het aangevoerde kwantum wijting insgelijks de 2250 Ton bereikt heeft.

AANVOER VAN HARING VOOR DE REST VAN 1975 VRIJ

Hier was de commissie der geleerden van oordeel dat de toestand van de haringstand zo verslechterd is, dat men voor 1976 de aanvoer van haring voor menselijk verbruik volledig wou verbieden.

Het is elkeen bekend dat de aanvoer van haring om er vismeel van te maken, zoals vooral de Noren en de Denen het doen, verboden is. De commissie of tenminste een gedeelte daarvan, waaronder vooral de Belgen en de Fransen, wilden ook voor 1976 de aanvoer van zandspiëring en een andere Noorse vissoort, alleen daar gevangen voor industriële doeleinden zien verbieden omdat het bewezen is, dat daarin voor minstens 10 t.h. consumptie jonge haring voorkomt.

Ook werd vastgesteld dat nu de Denen haring voor vismeel niet meer mogen aanvoeren, zij enorme kwantiteiten sprot aanvoeren, welke dit jaar de 500 duizend ton zal bereiken.

Tussen die sprot zit er ook jonge haring. Men heeft nagegaan dat dit zowat tien tot honderd van de aanvoer van sprot bedraagt, zodat de Denen in feite nog 50 duizend Ton jonge haring voor industriële doeleinden zouden aanvoeren, wat enorm mag genoemd worden en in strijd met het streven de haringstand te beschermen.

Dit lokte protest uit van de Belgische en Franse afvaardiging. Een kg jonge haring vertegenwoordigt immers 8 kg volle haring eens volwassen.

Daarom werd de aanvoer van deze jonge haring langs sprotaanvoeren om, ook niet aanvaard, wat een heftige discussie uitlokte, welke tenslotte eindigde op een vergelijk waarbij elk land als kwantum toebedeeld krijgt, het hoogste kwantum in een jaar aangevoerd tussen 1964 en 31 december 1974, met een maximum van 50 duizend ton, waarop hoogstens 10 t.h. jonge haring mag in aanwezig zijn.

Zijn de cijfers van 1964 tot en met 1974 niet goed, dan mag men voor volgend jaar, dat nemen van de eerste elf maanden van 1975 min 40 t.h. van de hoeveelheid die in de elf maanden boven de 50 duizend

(vervolg blz. 2)

HOLLANDSE TONGVISSERS OP ONZE MARKT ?

Nu de aanvoer van tong in Holland verboden is omdat ze het toegelaten kwantum bereikt hebben, komen of willen Hollandse vissers van Breskens en andere havens in België verkopen.

De internationale overeenkomst is zo, dat onze autoriteiten hen dat niet kunnen beletten, maar dat elk schip dat hier een verboden vangst, (hier tong) verkoopt, aan het Hollands ministerie van Landbouw en Visserij moet kenbaar gemaakt worden met naam van eigenaar, nr van het schip en de aangevoerde en verkochte kwantums.

Het zijn de Hollandse autoriteiten die proces-verbaal tegen de overtreders moeten opmaken.

Meer kunnen onze autoriteiten niet doen.

KUNNEN VISSERS VERVOLGD WORDEN ?

Dit is de vraag welke in grote blokletters in de IJmuider en andere Hollandse dagbladen verschijnen.

Vooraleer deze artikels weer te geven, hebben we ons licht opgestoken opdat aan dit alles de juiste toedracht zou gegeven worden, en eens ook onze vissers voor de werkelijkheid geplaatst, zij zouden weten waaraan zich te houden. Volgens het verdrag van Rome, kunnen de teksten van dit verdrag zo geïnterpreteerd worden, dat een lidstaat, dus hier Holland, geen beperkend kwantum aan de produktie van een produkt (hier tong) mag opleggen dat onderworpen is aan een gemeenschappelijk marktbeleid.

DIT IS HET GEVAL MET DE VIS

Als er dus door het Hollands of Belgisch gerecht een rechtvervolging wordt ingesteld tegen de overtredende vissers, dan kan men niet straffen op gevaar of het Europees ministerie van Justitie te Luxemburg deze straf te zien vernietigen. De eerste taak van de verantwoordelijke EEG commissie is dus de tekst, waarbij er geen beperkend kwantum aan de produktie van een produkt door een land aangevoerd of voortgebracht, te vernietigen.

Daaraan mag men zich dus bij de eerstkomende zitting verwachten en is alle verbod aan te voeren, voorlopig uit den boze.

URKERS BLIJVEN VOORT TONG VISSEN

De IJmuider Courant en onze medewerker uit Urk melden ons het volgende :

«De vissersvereniging Urk heeft zaterdagavond besloten de tongvisserij voort te zetten. De vissers vinden het zaterdag ingegane tongvisserijverbod niet acceptabel omdat er geen compensatieregeling tegenover staat.

Tijdens de spoedvergadering van de vissersvereniging, die is bijgewoond door vertegenwoordigers van andere vissersplaatsen, spraken de Urker vissers af dat ze elkaar financieel zullen helpen in geval van inbeslagname van schepen of als ze boetes krijgen opgelegd.

De vissersvereniging gaat verder de regering vragen het verbod in te trekken of te verzachten. De vissers zeiden zaterdagmiddag dat ze niet de wet willen overtreden, maar dat naleving van het verbod evenmin mogelijk is als het sluiten van bijvoorbeeld bakkerijen of slagerijen. Ze zeiden ook dat als er gevestigd wordt toch tong in de netten terecht komt. Ze noemden het een misdaad de per ongeluk gevangen tong, die toch niet in leven blijft overboord te zetten.

De vissersvergadering op Urk, georganiseerd door de 120 leden tellende Urker vissersvereniging «Visserijbelangen», is ook bezocht door vissers uit andere plaatsen. Volgens secretaris L. Kramer van «Visserijbelangen» wilden ook deze bezoekers, afkomstig uit Den Helder, Texel, Lemmer, Goedereede en Arnhemvlieden vandaag op tongvangst gaan. Veel van hen, aldus de heer Kramer, zijn leden van de Nederlands, Vissersbond. (Deze bond, groter dan «visserijbelangen» met leden in Urk en daarbuiten, heeft enige maanden geleden aangedrongen op strengere toezicht op naleving van de vangstbeperking).

De Urker leden van de vissersbond hadden volgens de secretaris van «Visserijbelangen» unaniem besloten de tongvisserij voort te zetten.

In Zeeland — waar weer een andere visserijorganisatie «Zevibel» werkt — bestaan soortgelijke plannen. Zes eigenaren van grote koters uit Arnhemvlieden hebben volgens Kramer in Urk al aangekondigd dat zij mee willen doen, en enkele uit Breskens en Goedereede hebben zich daarbij aangesloten.

Voorzitter A. L. S. Lockfeer van de overkoepelende Zeeuwse vissersvereniging «Zevibel» vindt dat een beslissing over al of niet doorvissen

(Vervolg bladzijde 2)

HOLLANDSE TONGENVISSERIJ

(Vervolg van bladzijde 1)

op tong moet worden genomen in het landelijk orgaan; de stichting van de Nederlandse zeevisserij.

Argument van hen die het tongvangstverbod in de wind willen slaan: het vissen van tong als bijvangst is nu ook verboden, maar wie op schol vist, vangt ook tong, en als die een keer in het net is geweest, is ze met terugzetten niet meer te redden.

WAT DE VOORZITTER VAN DE NEDERLANDSE ZEEVIS-GROOTHANDEL DAAROVER MELDT:

De Hollandse correspondent van de IJmuider Courant Ton Kors jl had een onderhoud met de voorzitter.

Dezes zienswijze geven we hierna weer.

«Ik weet niet of het verbod om tong te vangen en aan te voeren voor de rest van het jaar wel enig effect heeft». Dat zegt Wim Gouda Sr., voorzitter van de Nederlandse Zeevisgroothandel, die als lid van de Quoteringscommissie deze week met minister Van der Stee is gaan praten. De commissie had de be-

DE NOORD ATLANTISCHE VISSERIJKONFERENTIE

(Vervolg van blz. 1)

zend ton is gegaan.

Het hoogste aangevoerde kwantum van België is 1400 Ton geweest in 1964.

Daar België vierduizend ton sprot werd toegewezen, bestaat dus voor onze sprotvissers, zelfs als ze op vimeel zouden vissen, dus geen gevaar om dit kwantum te bereiken.

Tenslotte werd overeengekomen dat de aanvoer van volle haring voor de rest van 1975 niet meer zal beperkt worden en dat voor de eerste 6 maanden van 1976, althans voor België, de aanvoer beperkt wordt op 800 Ton. In een volgende bijeenkomst zal voor de haring een jaarquota vastgesteld worden, daar dit zal toelaten bij te weinig of te veel aanvoer in een bepaalde periode, een betere regeling te treffen.

Uit wat voorafgaat en rekening houdend met de eigenbelangen van elk land, moeten we bekenen dat onze vertegenwoordigers dienen geluk gewenst voor de wijze waarop ze de belangen van de Belgische visserij verdedigd hebben in het kader van een onvermijdelijke beperking van de aanvoeren in alle landen.

EEN NIEUW KON. BESLUIT?

Uit wat voorafgaat dient bij ons thans een nieuw Kon. Besluit uitgevaardigd inzake de beperking van de haringaanvoer voor 1975, welke nu vervalt en voor de eerste zes maanden van 1976, een Kon. Besluit de aanvoer van bovenvermelde kwantum, vastleggend op 800 Ton.

P. VANDENBERGHE

windvoerder vorige week al geschreven dat de Nederlandse vissers hun toegestane quotum tong overschreden hadden. Er zat toen niets anders op om de visserij op tong te verbieden. Gouda gelooft dat de Nederlandse vissers zich niet erg aan dit verbod zullen storen. Veel tong zal volgens hem op zee aan buitenlandse vissers worden doorgegeven of in vreemde havens door de Hollanders worden aangevoerd. Ook verwacht hij dat de zwarte handel in tong aanzienlijk zal toenemen.

«Voor de handel staan er moeilijke tijden voor de deur. Ik heb dr. Tienstra (van het Ministerie van Landbouw en Visserij, red.) horen zeggen dat hij niet zo bang is voor de groothandel. Want die kan dan dan mooi voorraden diepvries tong afstoten. Dat laatste is wel waar, maar het voordeel daarvan weegt toch niet op tegen het feit, dat we akelige concurrenten krijgen uit het buitenland van handelaren, die wel verse tong kunnen aanvoeren. Want in andere landen zijn de quota nog niet volgevisst, dus daar kan de tong gewoon worden aangevoerd. Dat is bijvoorbeeld in België het geval».

Terugkijkend over dit jaar met ongelooflijk veel moeilijkheden in de visserijsector gelooft Gouda dat in 1976, indien de overheid niet ingrijpt, dezelfde problemen kunnen worden verwacht. «Het is allemaal wel te verklaren. De Noord Oost Atlantische Visserij Commissie heeft quoteringsregelingen opgesteld, maar er is eenvoudig vergeten die bepalingen in de E.E.G.-verordeningen op te nemen. Er ontbreekt dus een wettelijke basis om overtredingen tegen te gaan. En daar zit de minister nu mee te kijken».

PROCESSEN-VERBAAL

Er zijn de afgelopen tijd zo'n vier- tot vijfhonderd processen-verbaal opgemaakt van vissers die op een of andere manier de quoteringsmaatregelen negeerden. Er werd binnen de twaalfmijlszone gevist, het systeem met de even en oneven nummers werd doorkruist, kortom allerlei overtredingen. Maar nu schijnt het dat de vissers niet aangepakt kunnen worden en al die rechtszaken worden aangehouden. Het Openbaar Ministerie is momenteel bezig dit probleem te bestuderen, maar er wordt sterk getwijfeld of de vissers die overtredingen hebben begaan, voor de rechter kunnen worden gebracht.

Dat is hetzelfde als een tijdje geleden, toen er een teelbeperking voor bloembollen kwam. Ook hier had men vergeten de voorstellen in het raam van een E.E.G.-verordening op te nemen. De bloembollentelers zochten de zaak uit voor het hof van Luxemburg en wonnen tenslotte.

Ik geloof wel dat de vissers vermoed hebben dat er zo iets ook gebeuren kon op het punt van de quoteringsmaatregelen en daarom hebben ze hun kans gegrepen. Kijk, een visser probeert tussen de mazen van het net door te glippen en pakt zijn kansen. Als je zeker weet dat hij zijn economische winst die hij door een overtreding verkrijgt, afgeroomd weet door heel hoge boetes, dan zal hij het wel laten de quoteringsmaatregelen te negeren. Dan heeft een overtreding voor hem geen enkele zin.

Indien enkele jaar weer hetzelfde gebeurt en er blijft een wettelijke basis ontbreken om overtreders

te vervolgen, dan krijg je weer precies hetzelfde. De minister heeft in het gesprek toegezegd dat binnenkort over deze kwestie in EEG-verband gesproken zal worden.

SCHERPE CONTROLE

Vandaar dat Gouda pleit voor 'n strenge controle en vervolging van overtreders. «Het gaat tenslotte om een zo goed mogelijke naleving van die quoteringsmaatregelen. Iedereen ziet daar wel de hoofdzaak van in. En ik weet dat in het begin een heleboel goedwillenden zich stipt aan de regels hielden, maar tenslotte zwichten, toen ze de anderen wel overtredingen zagen maken. Als je dat nou kan aanpakken, krijg je wel een hoop trammelant bij havens, die geblokkeerd worden, of vissers die Den Haag op z'n kop zetten. Maar die quoteringsmaatregelen worden dan wel nageleefd».

Daardoor kan volgens Gouda ook voorkomen worden dat Nederland door de NOAVC permanent op het matje geroepen wordt, hetgeen binnenkort zeker zal gebeuren omdat de Hollanders vijfduizend ton meer

tong hebben opgevisst dan was toegestaan. «Ik spreek nu al mensen, die zeggen dat ze niet meer aan de conferenties van de NOAVC willen deelnemen, omdat ze zich rot schamen», aldus Gouda.

Wat het volgend jaar betreft is Gouda er een voorstander van dat heel het ingewikkelde systeem quoteringsmaatregelen wordt afgeschaft. Volgens hem moet er een quoteringsmaatregel per schip worden ingesteld. Elke schipper moet een eigen quotum aangewezen krijgen, dat afgestemd is op de vangsten in 1974 en het motorvermogen van het visserijvaartuig. De schipper moet verplicht worden elk kwartaal een vierde van zijn quotum vol te maken. Dit om een zo gelijkmatige aanvoer van tong te bewerkstelligen. Verder wil hij kortere vistijden regelen en achter dit alles een strenge controle.

Zowel de heer Gouda als de Urker vissers verwijzen we naar onze beschouwingen, die op het huidige ogenblik van kracht zijn.

Wat de maatregelen voor beperking van aanvoer betreft, komen we nogmaals in ons volgend nummer terug.

P. VANDENBERGHE

Op 13 november 1975 zijn de eeuwige vrede ingegaan tengevolge van een scheepsramp, de vijf bemanningsleden van de B.604 «Ibis», de haven van Zeebrugge uitgevaren op 3 november 1975.

Mijnheer Rudi LEBAHN

SCHIPPER

Geboren te Neubrandenburg op 29 oktober 1944, Echtgenoot van Mevrouw José SAVELS.

Mijnheer André WILLE

MOTORIST

Geboren te Assebroek op 14 oktober 1921, Echtgenoot van Mevrouw Pietertje ROOS.

Mijnheer Eugène LAGAST

MATROOS

Geboren te Uitkerke op 29 december 1927, Echtgenoot van Mevrouw Gabriëlle VANDIERENDONCK.

Mijnheer William DE GROOTE

MATROOS

Geboren te Knokke op 12 april 1951, Echtgenoot van Mevrouw Rita COUWIJZER.

Mijnheer Norbert CALUS

SCHEEPSJONGEN

Geboren te Knokke op 18 mei 1959, Zoon van Heer Gerard en Mevrouw Elisabeth ELIAS.

De families Lebahn, Savels, Vanhoenacker, Wille, Roos, Lagast, Vandierendonck, De Groote, Couwijzer, Calus en Elias.

De Rederij Heer en Mevrouw Roger Boussemaere-Cattoor.

Zij nodigen U uit om deel te nemen aan de plechtige eredienst voor de vermiste vissers op ZATERDAG 29 NOVEMBER 1975 te 10 uur, in de parochiekerk van Sint Antonius Abt te Heist. Bijeenkomst van de kerk om 9,45 uur.

Gedurende de eredienst zal medegedeeld worden waar de rouw-hulde en het neerleggen van bloemen zal plaats hebben.

De rozenkrans zal gebeden worden in de kerk vrijdagavond te 7 u.

Heer Jezus geef hun zielen de eeuwige rust.

Moesten eerstdaags vermiste slachtoffers gevonden worden zou de uitvaartmis plaats hebben gedurende de eredienst.

St. Donaasstraat 31, 8380 ZEEBRUGGE.

Ieperstraat 8, 8370 BLANKENBERGE.

Pannestraat 28, 8390 KNOKKE-HEIST.

Onderwijsstraat 9, 8390 KNOKKE-HEIST.

Matrozenplein 13, 8390 KNOKKE-HEIST.

Scharphoutstraat 100, 8380 LISSEWEGE.

(7761N)

De B.604 reddeloos verloren

Het is op het ogenblik van dit schrijven 14 dagen geleden dat de B.604 in een zeer zware mist voor het hoofd van de Zeebrugse haven in een aanvaring in enkele seconden zonk en de bemanning vermist is.

Alleen het stoffelijk overschot van motorist André Wille spoelde vorige week aan op het Middelerkerse strand.

Is hij alleen misschien van de plaats waar hij op de uitkijk was, overboord geslagen? Zijn de anderen nog in het ruim, het logiest of het stuurhuis? Niemand zal het ons komen vertellen, want geen enkel van hen heeft de ramp overleefd.

Ondertussen werd door een schip van de Zeemacht «De Valck» onder bevel van Ct Liekens en onder de hoofdleiding van Ct Schlim, alles in het werk gesteld om met duikers binnenin het schip te geraken.

Eerst het slecht weder, verder de ligging van de romp en het feit dat een stel nylonnetten die het dek in een zeer vast stel van netten omringde maakten de taak van duikers en onderzoekers bijna onmogelijk, zelfs levensgevaarlijk.

Na een zeer lovenswaardige samenwerking tussen Ct Schlim en zijn staf, hoofdwaterschout Vermeulen en de bemanning van de reddingsdienst die van het begin af met het materieel waarover ze beschikten, samenwerkten, moesten de pogingen heden dinsdag voorlopig opgegeven worden omdat eerst moet getracht worden onder water het stel netten te verwijderen en dan... ja, wat zal dan nog kunnen gevonden worden?

Deze tragische onzekerheid, na twee weken lang vruchteloos pogen van schepen en bemanning van onze reddingsdienst, en de Zeemacht, is des te treuriger omdat niets toelaat met zekerheid iets te beslissen.

Men heeft nu nog heden woensdag overlegd hoe de netten, die zeer vast over de romp tussen de twee masten geklemd zitten, te verwijderen. Maar de beste stuurman om dit alles te bekostigen, staan aan wal en ondertussen verloor één van de moedige redders-duikers Deloz er heden dinsdag bijna zelf het leven bij.

Talrijke roddelpraatjes en ook dwaze praat van een triestige journalist verscheen in het dagblad Het Volk waarbij men schreef dat het waarschijnlijk voordeliger is voor de verzekering de reder uit te betalen dan wel het schip weer

boven te halen, daar humanitaire redenen hier een ondergeschikte rol spelen.

Het ware best dit ventje welke zich F. Vandebussche noemt, eens ter verantwoording te roepen voor een rechtbank, dan zou hij zijn pen naar rechte kunnen gebruiken.

Dergelijke journalisten zijn onwaardig van hun beroep en het blad dat ze vertegenwoordigen.

Hopen we verder dat het onze reddingsdiensten en de Zeemacht ondertussen te mogen gelukken in het schip te kunnen nederdalen om alle twijfel omtrent de verdwenenen te kunnen wegnemen.

BEMANNINGSLID WILLE VAN DE B.604 ONDER ZEER GROTE BELANGSTELLING TEN GRAVE GEDRAGEN

Maandagochtend werd Wille André, uit Blankenberge, die in de aanvaring tussen de B.604 en de Engelse zandzuiger, samen met de andere bemanningsleden de dood in zee vond, onder enorme belangstelling ten grave gedragen.

Wille spoelde verleden week op het strand te Middelerke aan, maar van de andere bemanningsleden is er nog altijd geen spoor gevonden zodat men veronderstelt dat ze zich nog in het wrak bevinden. De ter aardebestelling gebeurde te Blankenberge waar André in het dodenhuisje van de Fabiolakliniek was overgebracht. Van hieruit trok een zeer lange stoet naar het St.-Antonius visserskerkje. Al de Verenigingen van Blankenberge waren op de plechtigheid afgevaardigd. De leerlingen van de beide visserijsscholen van Knokke-Heist

waren eveneens met hun leraren aanwezig samen met een vertegenwoordiging van het stadsbestuur van Brugge-Zeebrugge. Afgevaardigden van de Belgische Zeemacht, de Politie-officieren van Blankenberge en Brugge, Daring Club Blankenberge, verscheidene plaatselijke gemeenteraadsleden alsook van Knokke-Heist en heel wat prominenten uit het gewest volgden in de begrafnisstoet. De talrijke vissers waren praktisch niet te tellen. Vernoemen we verder nog de heren aalmoezenier uit Oostende en waterschout P. Defevere uit Zeebrugge.

Wille André werd na de kerkelijke plechtigheid bijgezet op de stedelijke begraafplaats van Blankenberge.

Het „Nieuwsblad van de Kust” biedt aan de familie zijn bliken van medevoelen en rouw aan.

BELANG VAN DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK

Zopas heeft de Zeemacht een belangrijke bestelling gedaan van Belgisch Nederlandse Zeemansalmanakken voor 1976 en dit voor al de vaartuigen van de Zeemacht. Ook het Zeewezen heeft voor al de Mailboten en de Loodsdiensten eenzelfde bestelling gevraagd.

We vernemen dat de Zeemacht-officieren en ook de leerschol dit werk ook als leerboek zullen aawenden.

Naar het schijnt wordt voor de ganse Noordzee tot aan Marokko de Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak aangezien als het meest nuttige voor elke zeeman.

Dit mogen we voor ons klein landje en onze directeur als uitgever en van sedert 1934, als een eer aanzien en een bewijs van het groot belang van dit boekwerk dat meer dan 1.200 bladz. beslaat, voor zeelieden en vissers en rond 15 december van de pers komt.

HET IJSLAND-AKKOORD MET BELGIE

We hebben in ons vorig nummer melding gemaakt van de besprekingen welke plaats hadden inzake het voortzetten van onze IJslandvisserij.

Deze besprekingen hadden te Brussel plaats op het niveau van de ambassadeurs en leidden tot een gemeenschappelijk akkoord welke thans in IJsland bevestigd zouden moeten worden.

Maandag is een Belgische delegatie naar Reykjavik afgereisd onder leiding van dhr Collins van Buitelandse Zaken en dhr. Maertens van onze Visserijdienst en het Ministerie van Landbouw.

Daaraan werd voor de technische kant van de zaak inzake het bepalen van de visgronden, een afvaardiging van de reders toegevoegd.

Dat er hier weeral mensen werden gezonden, die alleen voor radio en televisie graag hun stem laten horen alsof zij niet onze ministeries alles bekosttoofd hebben, valt te betreuren.

Bij de Belgische afvaardiging ware het gewent geweest alleen mensen te zien voegen zoals een Michel Anseeuw, een schipper Puystiens of ander ervaren IJslandse kapiteins maar geen mensen die van het bevissen van die visgronden geen jota kennen en er zelf nooit gevist hebben.

In IJsland zal alleen ondertekend worden, wat te Brussel werd overeengekomen en kunnen alleen onze IJslandkapiteins oordelen welke visgronden ons al of niet nuttig zijn in bepaalde tijdstippen van het jaar en geen onbekwamen.

Bij het ter perse gaan vernemen we echter dat er moeilijkheden zouden gerezen zijn omtrent de inhoud van de overeenkomst.

Woensdag hadden er in de loop van de dag nog besprekingen plaats en heden donderdagmorgen bij het ter perse gaan, was nog geen nieuws op de ambassade noch op het bevoegd ministerie toegekomen.

De Oostendse vissershavencommissie kwam bijeen

Vorige week donderdag kwam de Oostendse vissershavencommissie bijeen onder voorzitterschap van schepen Dumarey.

Deze vergadering was vooral gewijd aan de verhuring van de benen waaruit blijkt dat, zo de huidige concessionaris een te hoge prijs vraagt voor de volgende concessie overwogen wordt deze door de reders of de OVA of de stad te zien uitbaten en formaliteiten of voorwaarden aan reders en handelaars te zien opleggen om te vermijden dat deze nog de vismijn verlaten.

Het is ook een feit dat de vishandelaars voortaan voor de helft in de kosten zullen moeten tussen te komen, wat normaal is, gezien het gebruik daarvan.

DE VISLOSSERSKWESTIE

Het zeer kies en moeilijk vislossersvraagstuk kwam daarna aan de beurt, waaruit blijkt dat het

gansse vraagstuk van lossen, wegen en sorteren in zijn geheel dient herzien.

De heer Vandenberghe vroeg de voorzitter hoe het komt dat in het voorgesteld ontwerp, het wegen van de vis niet opgenomen was, wat hij als een syndikale stunt aanzag om de algemene kosten niet te verlagen maar te verhogen.

Hij was van oordeel dat, waar in andere havens de zaak één was, hier met halve maatregelen diende begonnen.

Hij werd hierin bijgetreden door de heren Menu en Intelon.

Na een kort overleg waarin de heer Claerhoudt namens de syndikaten de Rederscentrale verweet de zaak steeds op de lange baan te schuiven, waarop de heer Menu w.s dat het vraagstuk in zijn geheel diende bekeken, wat zo gemakkelijk niet is, gezien de talrijke misbruiken en eigenbelangen, werd tenslotte op voorstel van de heer Vandenberghe overeengeko-

men het vraagstuk binnen de drie maanden een definitieve oplossing te geven. De Rederscentrale en de OVA zullen in hun midden eerst de zaak grondig onderzoeken en een voorstel uitwerken.

Einde januari zal tussen die partijen en de syndikaten een bespreking plaats hebben om tenslotte voor einde februari tot een gemeenschappelijk voorstel te komen.

Tenslotte gaf de heer voorzitter kennis van een schrijven van de heer Van Lul, die zich tot voorzitter van de middenslagvisserij gebombardeerd heeft niettegenstaande hij reder is van IJslandschepen, om te protesteren tegen het feit dat wanneer IJslandse vaartuigen aangekondigd worden, zij niet geraadpleegd worden.

De reactie van de stad was natuurlijk zo, dat de heer Van Lul de aanvoer van IJslandse schepen alleen nuttig is, zo zijn vaartuigen niet op de markt zijn.

Daarop werd de zitting gegeven.

De sensatiejournalist van „Het Volk“

In de laatste maanden, gebruikt een journalist wonende te Middelerke en zich vooral met de visserij bemoeiend, de kolommen van dit blad om allerlei sensatieberichten en onwaarheden de wereld in te zenden.

Hij wordt daarin geadviseerd door de vetbetaalde sekretaris van de Rederscentrale en zoekt te treffen, wie niet naar zijn pijpen of die van zijn vriend danst.

Het is te verwonderen dat een blad als „Het Volk“, zo maar slijk laat gooien zonder de minste controle.

Dhr. De Roose, directeur van de Beroepsvereniging „Hand in Hand“ Zeebrugge schrijft ons hieromtrent het volgende:

Journalist F.V. schrijft in „Het Volk“ van 22-11-75 dat Jef Deroose voor de radio gesproken heeft, over het vergaan van de B.604, op een voor de reders beschamende manier, en een oppervlakkige lezer kan zelfs gemakkelijk in verwarring worden gebracht en veronderstellen dat door mij voor de radio gesuggereerd werd dat Rudy Lebahn, de schipper, schuld zou hebben aan het ongeval.

Ik wil niet ontkennen dat in talrijke interviews gezocht werd

om een verband te leggen tussen het vergaan van de B.604 en de Z.496 met de huidige krisistoestand in de visserij. Maar zelf heb ik formeel geweigerd die twee rampen toe te schrijven aan bv. de bokkenvisserij, aan een verhoogd zeevaartverkeer of aan de financiële nood, die de reders zou verplichten hun vaartuigen op een onverantwoorde wijze te doen uitvaren en te laten vissen. Duidelijk heb ik gezegd dat het gebeurde louter en alleen te wijten is aan 'oevalligheden.

In een TV-reportage voor PANO heb ik dit herhaald en, waar ik moest toegeven dat niet alle reders nog over het nodige geld beschikken om hun schip tip-top in orde te houden opdat hun vaartuigen er als jachten zouden uitzien, heb ik duidelijk gesteld dat het vergaan van de B.604 daar niets mee te maken had, temeer omdat uiteindelijk nog de zeevaartspectie de deugdelijkheid van de schepen waarborgt, terwijl een aanvaring in de mist aan niets anders kan te wijten zijn dan aan een betreurenswaardig toeval, waar ook de grootste zeeschepen kunnen het slachtoffer van worden.

De duistere motieven van F.V.

interesseren me niet, maar waar zijn geschrijf de idee kan wekken dat ik Rudy Lebahn enige schuld zou aanwrijven, voel ik me verplicht F.V. aan te klagen.

Terwijl hij, begerig naar roddel en sensatie, zich bezig houdt met personen te viseren, heb ik onafgebroken aangedrongen opdat men zou trachten de vermisten te bergen en uiteindelijk heeft de minister van Landbouw mijn vraag beantwoord en is hij bij zijn kollega van Landsverdediging tussengekomen opdat de Zeemacht bergingspogingen zou ondernemen. Dat is m.i. nog altijd meer dan dat F.V. met zijn roddelpen heeft betracht.

Daarenboven, mijnheer F.V., is Rudy Lebahn een neef van me, die ik waardeerde, niet in het minst omdat hij een zeer gevoelige natuur was en een uitermate schoon mens. Met het bezwadden van zijn nagedachtenis heb je zijn familie diep gekwetst, maar blijkbaar is jou dat onverschillig.

Uit treurnis om de overledenen en uit eerbied voor hun families is F.V. voor mij vulnis geworden, die ik voortaan radikaal negeer en die ik, waar mogelijk, zal schandaliseren.

JEF DEROOSE.

SYMBOLISCH MONUMENT VOOR VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Sedert ruim 10 jaar ligt op de schuifre taak ter hoogte van het Kattetas in de Nieuwpoortse haven het wrak van de O.128 «Reine des Anges» die sedert 1963 uit de officiële lijst der vissersvaartuigen geschrapt werd en o.m. eigendom was van reder Felix Verleene. Dit vaartuig werd destijds verkocht voor de sloop zodat dek- en huidplanken weggebroken werden alsmede de motor. De kiel, voor en achtersteven zijn evenwel nog intact gebleven en nu heeft het vissersmuseum van Oostduinkerke bij de diensten van Brugge en Wegen een vraag ingediend om de voorsteven en een vijftal ribben van het wrak over te brengen naar voornoemd museum. Daar zou het geplaatst worden op het plein dat voorzien is voor de naambordjes van de sedert 1938 op zee omgekomen vissers. Het zou dus dienstig zijn als een monument en zo opgevat is dat wel een origineel idee.

SOMMIGE ENGELSE REDERIJEN KIEZEN GELD VOOR HUN EIEREN VERKOOP AAN IJSLAND... VAN ENGELSE VAARTUIGEN

Verscheidene Engelse rederijen zijn, hoe paradoxaal het ook moge klinken, in onderhandelingen met IJslandse rederijen over de verkoop van hun diepzeetrellers! Dit toont duidelijk aan dat men zelf overtuigd is dat het nooit meer goed komt met de IJslandse visserij en dat ook met een deelkontraakt voor velen een verlieslatende uitbating wordt. Aldus heeft een rederij uit Noord-Engeland, namelijk uit «North-Shield», zijn toptreller verkocht. Het gaat hier over de «Ben-Idris», het vlaggeschip van deze haven, een hektrawler van 442 brt, die de topbesommingen van de laatste jaren op zijn naam heeft staan. Zelfde treiler wist hierna toe te voegen, dat nog 3 vaartuigen zouden volgen. Men heeft tevergeefs de «Ben-Idris» op de Noordzee laten opereren. Het werd een verlieslatende visserij en gezien anderzijds het aan dit vaartuig toegelaten quotum op de Noorse kust en in de Witte Zee in amper twee maand uitgeput was, verkoos men liefst het vaartuig aan een IJslandse reder te verkopen. Het is natuurlijk paradoxaal te noemen, dat diegenen die de schuld dragen aan het niet meer renderend kunnen vissen van sommige diepzeetrawlers nu nog een profijtje kunnen opsteken aan een tweedehandse aankoop!

Wat de bemanning van de «Ben-Idris» betreft, zal deze een verplichtend vaartuig van dezelfde rederij bemannen en hiermede naar de gronden van de Faroe gaan, waar Engeland onlangs een toegewezen kwotum kreeg omdat de eigen Faroëvisserij het hen toegekend kwotum niet aankon. Zelfde rederij

was eveneens een contingent toegewezen op de Faroe, maar had dit in 5 maand uitgevist. In dit verband zien we onder meer, dat in Engeland de vangcijfers verdeeld worden onder de rederijen volgens hun vroegere cijfers, terwijl dit voor ons op de totaliteit van de ingezette vaartuigen slaat, onafhankelijk van de verscheidene rederijen. En dat is veel beter.

DE BRANDSTOFFEN VOOR VISSERIJ DUURST IN BELGIE

Dat de grote petroleummaatschappijen in België met hun prijzen al doen wat ze willen, is een feit.

De officiële prijzen, vergeleken met juni 1973 zijn van 1,92 fr toen thans voor de vissersvaartuigen naar 6,64 fr uitgegroeid. Diezelfde gasoil kost op het huidige ogenblik voor de Hollandse vissersvaartuigen 3,25 fr, waarop bij betaling van facturen nog een staatspemie en factuur teruggave gevoegd wordt.

In ons zoetekoekeland maakt de minister van Economische Zaken en zijn ambtenaars van alles wijs en het dient gezegd dat sedert de socialistische minister van Economische Zaken, Claes, er niet meer is, de grote oliemaatschappijen vrij spel hebben en groot geld winnen.

Wie zal het hen wijsmaken?

100.000 KG. LEVEND VERSE HARING NAAR DE VISMEEL

Tijdens de oorlog was het de haring die honderd duizenden mensen het leven heeft gered en van de honger heeft gespaard.

Toen werd die haring aan 10 fr per kg in de winkels verkocht en kreeg de visser 6 fr.

Men stond in rijen om ze te kunnen kopen.

Haring is een van de klokste en gezondste voedingsmiddelen die er bestaan.

Onze haringvissers brengen dagelijks tussen de honderd en honderd vijftig duizend kg haring binnen.

Thans wordt deze haring aan de visser 8 à 10 fr betaald en zelfs gaat 25 t.h. naar de vismeel, levend vers.

Wie thans en tijdens de oorlog haring gegeten heeft, weet wat dit betekent op gebied van vitaminen en gezondheid.

Het is immoreel te moeten vaststellen dat diezelfde haring in de winkels aan 60 fr per kg wordt verkocht.

Het is onaanvaardbaar dat elkeen er naar hunkert van rijk tot arm en dat er organisatorisch niets bestaat of liever niets gedaan wordt om het de mensen diets te maken dat dagelijks tien duizenden kg naar de vismeel moet worden verwezen.

De Rederscentrale is een producentenorganisatie waar de leiders graag over de radio en televisie praot verkopen.

Maar van organiseren als producentenorganisatie, niets!

En dan wil men verlangen dat de Staat steeds maar aan allerlei voorstellen die geen zin hebben, geld heeft.

Het is zoals de minister en zijn secretaris-generaal zegden: wanneer zal het bedrijf zelf, een organisatie uit de grond stampen om onze vis zelf ten gelde te maken. Daar zou de Staat zeker iets voor over hebben.

Maar wie zal het leiden, organiseren, enz...

Er zijn langs de kust honderden homes. Er zijn de grootwarenhuizen, er zijn de winkels en waar blijft de propaganda waarvoor de minister van landbouw elk jaar één miljoen frank uitschrijft om ze in administratieve rompslomp en papier te zien vergaan.

Men heeft in Frankrijk, radio en televisie die meewerken.

Onze Rederscentrale blijft beneden alles.

Hoelang nog?

P. Vandenberghe

RAMMINGSGEVAAR WRAK Z.496 MET BOORTORENS?

Na het kapseizen van de Z.496 «Damar» en het verlaten van dit vaartuig door de bemanning werd de kustdienst door de bij de redding tussengekomen helikopters verwittigd, dat het wrak in de richting dreef van de door Amoco en Shell uitgegane olielieden en er kans bestond op een ramming van de installaties. Hierop werd zondagmorgen vroeg meer dan 5 uur luchtverkenning gedaan om het wrak te lokaliseren en het eventueel gevaar te berekenen. Gezien men het wrak niet kon vinden werd verondersteld dat de Z.496 intussen gezonken was en werd de luchtverkenning opgeheven.

MINISTER VAN LANDBOUW RIEP NAT. VISSERIJKOMMISSIE BIJEEN

Door volksvertegenwoordiger E. Vansteenkiste werd aan de Minister van Verkeer hiernavolgende vraag gesteld :

De politiek van de vlootvernieuwing in de zeevisserijsector is het gevolg — hoe langer hoe meer — van de steeds strengere eisen die een evoluerende vloot met zich brengt.

Modernisering is levensnoodzakelijk voor de vissers die, figuurlijk gesproken, het hoofd boven water wil houden.

In het kader van dit probleem zou ik de heer Minister dank weten indien hij mij via het bulletin van Vragen en Antwoorden, antwoord zou verstrekken op de volgende vragen :

1. Onder welke voorwaarden wordt de slopingspremie toegekend ?

Wie kan ervan genieten ? In voorkomend geval : om welke reden is de toekenning van een slopingspremie niet algemeen.

2. Hoeveel bedraagt thans de slopingspremie ? Betreft het een eenvormige premie tegen 100% dan wel onderhevig aan de schommeling van het indexcijfer ?

3. Wanneer en volgens welke wettelijke beschikkingen werd(en) dit (die) bedrag(en) bepaald ?

4. In het licht van de sterk gestegen kosten en voortdurend wisselende omstandigheden die rechtstreeks weerslag uitoefenen op de uitbatingresultaten : meent de heer Minister niet dat een redelijke aanpassing en/of herziening van het stelsel van de slopingspremie voor de visserijsector in overweging dient te worden genomen ?

Antwoord :

Vraag 1.

Er zijn twee soorten van slooppremies :

1) deze met verplichting tot nieuwbouw en 2) een andere zonder deze verplichting, genaamd uitzonderlijke slooppremie.

1) Bij koninklijk besluit van 29 november 1961 (Belgisch Staatsblad van 9 december 1961) gewijzigd door het koninklijk besluit van 5 augustus 1968 (Belgisch Staatsblad van 14 september 1968) wordt met het oog op de verjonging van de zeevisserijvloot, de Minister van Verkeerswezen gemachtigd, aan de eigenaars van Belgische vissersvaartuigen die ten minste gedurende vijf jaren welke de datum van de sloping voorafgaan, ononderbroken de Belgische vlag voeren, een slooppremie toe te kennen.

De premie kan slechts toegekend worden wanneer aan volgende voorwaarden voldaan is :

a) het te slopen vaartuig moet tenminste dertig jaar oud zijn, of wel als niet-renderend erkend worden ;

b) op het ogenblik dat de slooppremie wordt aangevraagd, moeten de aanvrager of aanvragers tenminste gedurende de vijf jaren die dat ogenblik voorafgaan eigenaar of eigenaars geweest zijn van het betrokken vaartuig.

In deze periode mag evenwel begrepen worden de tijdspanne waarin het vaartuig zou hebben toebehoord aan degenen van wie één of meer aanvragers het geheel of gedeeltelijk bij erfenis zouden verworven hebben ;

c) de aanvragers van de slooppremie moeten het betrokken vaartuig door een nieuw gebouwde schip vervangen.

Het schip mag evenwel ook worden gebouwd voor rekening van een wettelijke handelsvennootschap op voorwaarde dat de inbreng in het maatschappelijk kapitaal van de aanvragers van de slooppremie tenminste gelijk is aan de totaal bekomen slooppremie, en dat deze inbreng daarenboven aan deze aanvragers de meerderheid geeft in het maatschappelijk kapitaal.

2) Van de bij § 1b) gestelde voorwaarde kunnen door de Minister van Verkeerswezen afwijkingen worden toegestaan ten voordele van bloed- of aanverwanten tot de derde graad die het bedrijf voortzetten van een bedrijfshoofd dat aan de bedoelde voorwaarde voldeed.

2) Bij koninklijk besluit van 9 oktober 1973 (Belgisch Staatsblad van 1 november 1973) mag met het oog op de sanering van de zeevisserijvloot, de Minister van Verkeerswezen gedurende de jaren 1973, 1974, 1975, 1976 en 1977, aan de eigenaars van Belgische vissersvaartuigen een uitzonderlijke slooppremie toekennen.

De uitzonderlijke premie kan slechts uitbetaald worden wanneer aan volgende voorwaarden voldaan is :

a) op het ogenblik dat de uitzonderlijke slooppremie wordt aangevraagd, moet het te slopen vaartuig tenminste 30 jaar oud zijn indien het een stalen vaartuig is en 25 jaar oud indien het een houten vaartuig is ;

b) op het ogenblik dat de uitzonderlijke slooppremie wordt aangevraagd moeten de aanvrager of aanvragers tenminste gedurende de vijf jaren die dat ogenblik vooraf gingen eigenaar of eigenaars geweest zijn van het betrokken vaartuig. In deze periode mag evenwel worden begrepen de tijdspanne waarin het vaartuig zou hebben toebehoord aan personen van wie één of meer aanvragers het geheel of gedeeltelijk bij erfenis zouden verworven hebben ;

c) het vaartuig moet ingeschreven zijn op de «Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen» ;

d) het schip moet nog in de vaart zijn ;

e) het schip moet gesloopt zijn, of definitief uit de visserij verwijderd zijn, voor 31 december 1977.

2. Van bij de par. 1b) gestelde voorwaarde kunnen door de Minister van Verkeerswezen, afwijkingen worden toegestaan ten voordele van bloed- en aanverwanten tot de derde graad die het bedrijf voortzetten van een bedrijfshoofd dat aan de bedoelde voorwaarden voldeed.

De toekenning van de slooppremie is niet algemeen ten einde misbruiken te vermijden.

Vraag 2.
De premie met verplichting tot nieuwbouw bedraagt ten hoogste zesduizend frank per brutoton van de gesloopte tonnage.

De uitzonderlijke slooppremie bedraagt vijfduizend frank per brutoton van de gesloopte tonnage.

Het uit te betalen bedrag beloopt minimum 100.000 fr en maximum 500.000 fr.

In beide gevallen gaat het om een eenvormige premie tegen 100 procent.

Vraag 3.
Het bedrag van de premie werd bepaald door de in vraag 1 vermeldde koninklijke besluiten.

Vraag 4.
In de schoot van het departement van Landbouw bestaat een drieledige commissie, die bevoegd is om aan de regering alle nuttige suggesties te doen voor het invoeren van nieuwe maatregelen ten voordele van de visserij of voor het herzien van bestaande voordelen. Ik heb vernomen dat bedoelde

kwestie er in onderzoek is.

NOTA VAN DE REDACTIE :
In verband met deze vraag en het antwoord, alsook het nut van de wijziging van deze slooppremievoorwaarden, komen we terug. Indedaad in Holland bestaat een slooppremie gesproken uit gans andere moden dan bij ons.

Anderzijds zijn de bestaande voorwaarden van niet het minste nut.

Verder zijn de premies aan te passen daar ze niet meer beantwoorden aan een toestand die sedert 1970 voorbijgestreefd is.

We komen hierop terug.

ROUWHULDE VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW IN DE KAMER

Naar aanleiding van het vergaan van de B.604 hield Minister Lavens woensdag een diepgevoelde rouwhulde t.o.v. de slachtoffers van dit ongeval.

In zijn zeer aandoenlijke rede sprak hij van : „de vis wordt duur betaald” en bracht hij voor een rechtstaande Kamer een welgemeende rouwhulde.

Wij zijn overtuigd dat de ganse visserij deze woorden, voor de eerste maal in de Kamer van Volksvertegenwoordigers geuit, de zeevisserij ten zeerste zullen treffen.

Minister Lavens, wij danken U.

Studie van Gerechtsdeurwaarder JOS. RYCKBOST.
E, Beernaertstraat, 39 te Oostende. Tel. (059) 70 64 23

— 0 —

STAD OOSTENDE

BIJ RECHTSMACHT

NA HOGER OPBOD, DEFINITIEVE TOEWIJZING van het
MOTORVISSERSVAARTUIG O.37 « ANNIE »

Op ZATERDAG 6 DECEMBER 1975
te 11 uur 's morgens in het lokaal van de S.V. Rederscentrale,
H. Baelskaai, 25 te Oostende.

Het stalen motorvissersvaartuig O.37 « ANNIE » is gebouwd in 1962 op de scheepswerf H. Zwart te IJmuiden (Nederland) met één dek, hebbende als lengte 27,20 m., als breedte 6,20 m., metende bruto 92,02 ton, netto 30,65 ton, uitgerust met een motor Bolnes 300 PK bouwjaar 1962, met al zijn toebehoorten, alsmede een reservemotor Bolnes bouwjaar 1962, 300 PK, voortkomend van de Z.38, zoals het gemeerd ligt in de vissershaven te Oostende (kant Haringhale).

Het lastenkohier en de verkoopsvoorwaarden liggen ter inzage van de belanghebbenden ter studie van de verkopende gerechtsdeurwaarder.

Bezichtiging : elke donderdag, vrijdag en zaterdag van 10 u. tot 11 u. Zich wenden : werkhuis Scap, Ed. Anseelekaai, Oostende. Tel. (059) 70 87 79.

NA OPBOD GEBRACHT OP 907.500 frank, meer de kosten.

(2055N—7760V)

KORTE BERICHTEN

WESTERSE STEMMEN VOOR EEN UITBREIDING VAN DE TERRITORIALE GRENZEN

Noorwegen, langs haar minister voor visserij, de heer Evensen, heeft de Franse staatssecretaris, de heer Cavaillé op de hoogte gebracht van haar wens de zeegebieden tot 200 mijl te zien uitbreiden. Dezelfde minister had in dit verband reeds vorige maand besprekingen gehouden te Londen met de Britse ambtgenoot, terwijl de heer Evensen binnenkort de hoofdsteden Bonn, Brussel en Den Haag zal aandoen voor hetzelfde doel. Vanwege Noorwegen is deze wens begrijpelijk gezien dit land over een zeer uitgestrekte kust beschikt en er dus slechts bij te winnen heeft zijn rechten te zien uitbreiden over een grote aera. Noorwegen heeft dan ook altijd de uitbreiding van de territoriale grenzen gesteund en verdedigd op de konferentie van het Zeerecht in de Verenigde Naties. Wat dit land echter tegenhoudt om even haastig en brutaal op te treden als IJsland is de vrees dat het zou beroofd worden van haar preferentiële handelsrechten die het van de Europese Economische Gemeenschap verkreeg. Dit land zou dan ook wel eerder geneigd zijn bilaterale overeenkomsten te treffen met de landen van de EEG. Met betrekking tot zijn bezoek aan de Franse staatssecretaris kreeg hij van de heer Cavaillé te horen dat deze geen afzonderlijke positie ter zake wenste in te nemen en dat deze zaak in EEG verband diende opgelost te worden. Dus geen bilaterale besprekingen noch diskussies. Voegen we er nog aan toe dat Frankrijk grote visserijbelangen heeft in de Noord-Oost-Atlantiek ter hoogte van de hoge Noorse kust.

DE ENGELSE STEM

Het is niet de eerste maal dat in Engeland in visserijkringen stemmen opgaan voor een uitbreiding van de territoriale grenzen tot 200 mijl. In een nieuw perscommuniqué hebben praktisch alle producentenverenigingen terug bij de regering aangedrongen voor de uitbreiding van de territoriale grenzen tot 200 mijl en dit met ingang van 1 januari 1976!

De Engelsen zijn echter niet zo schrokkelig als de IJslanders, mede door het feit dat ze zich gebonden achten door hun toetreding tot de EEG. Daarom stellen de redersverenigingen in deze 200 mijl een eerste zone voor van 100 mijl die zou voorbehouden worden aan de Engelsen, de leden van de EEG en wegens wederkerigheid aan die landen die een bilaterale overeenkomst met Groot-Brittannië getroffen hebben. De producentenorganisaties dringen bij de regering aan op de spoedige bijeenroeping van een konferentie te Londen waarop de EEG-partners en diegenen die een overeenkomst met Groot-Brittannië getroffen hebben, zouden uitgenodigd worden.

ANDERE WESTERSE STEMMEN

Ook in Denemarken en Ierland

zijn heel wat stemmen opgegaan voor uitbreiding van de visserijgebieden. Het is aannemelijk dat het vooral die landen met uitgestrekte kusten zijn die brood zien in een uitbreiding van de territoriale grenzen. Het hemdje is nu eens dichter dan het rokje.

Wat speciaal Groot-Brittannië betreft, is het moeilijk voor dit land een eventuele uitbreiding van zijn territoriale grenzen tot 200 mijl te gaan bespreken wanneer dit land zelf in een omgekeerd konflikt staat met IJsland. Dit is natuurlijk niet mogelijk voor Engeland zonder het gezicht te verliezen. We menen dan ook dat de pogingen van de Britse producentenorganisaties vooreerst tot mislukking gedoemd zijn.

OLIEPROSPECTIE-KOMPAGNIES BETALEN VOOR BEZOEDLING VISGRONDEN

De Shell-BP compagnie is door het Hoger Nigeriaans Gerechtshof veroordeeld om een grote vergoeding uit te keren wegens grote schade toegebracht aan een traditionele viskreek van een inlands dorp bij de prospectie naar olie. De bezoedeling en vernietiging van de viskreek had reeds 5 jaar geleden plaats maar de rechtspraak duurde vijf jaar. Ondertussen is er reeds een nieuwe klacht door een andere visserijgemeenschap ingediend. Het is inderdaad zo, dat het précédent aanstekelijk werkt, terwijl we toch moeten zeggen dat in deze onderontwikkelde gebieden, voor sommige dorpsgemeenschappen, de jacht en vooral de visvangst, praktisch de enige bronnen van inkomsten zijn. We hopen dat men bij dergelijke gevallen in onze kustgebieden evenmin bij de pakken zal blijven zitten.

IJSLANDSE KUST-VISSERSVAARTUIGEN IN OVERTREDING GENOMEN

De IJslandse regering beklagt er zich over dat er altijd meer eigen kustvaartuigen in overtreding dienen genomen te worden vanwege het vissen in beschermd gebied. De betrokken vissers anderzijds beklagen er zich over het feit dat ze letterlijk geschaduwd en vervolgd worden door de eigen wachtschepen. Eén en ander is het gevolg dat IJsland aan te tonen heeft dat het haar ernst is met de beschermingsmaatregelen ook ten gevolge van eigen vloot.

GROTE REDERIJEN IN FAILLISSEMENT IN FRANKRIJK

Te Lorient heeft de « Société des Pêcheries Américaines » haar bilan neergelegd. Deze rederij, kortweg genoemd de SOPECAR heeft drie grote hekreilers van het 54 meter-type, zeer recente vaartuigen waarvan twee eenheden in 1973 en de derde van 1974! Verder baat deze rederij nog een vaartuig uit in huur. Ook een grote rederij op de tonijnvangst, de « Luz-Armement » uit St Jean-de-Luz heeft haar bilan neergelegd. Hier handelt het om de grote oceaantonijnvisser de « Biscaya », het 75 meter metende vaartuig de « Navara » en de « Gypuzcoa ». Een diepvriessardienenvissersvaartuig van dezelfde rederij, namelijk de « Donibane » wordt voor het ogenblik ontmanteld na beslagname door de rechterlijke overheid.

Eén en ander is ook het gevolg van de zware personeelslasten en de onverzorgelijke houding van de syndikaten die sinds een paar jaar, geen enkel maatregel van rationalisering vanwege de rederijen aavaarden waardoor een besparing kon uitgevoerd worden op personeel en een efficiënter dienstregeling kon uitgevaardigd worden. Ook nu is de enige bekommernis van de syndikaten de vrijwaring van de werkgelegenheid en verdere uitbetaling van de lonen ten laste van... de in grote moeilijkheden verkerende rederijen.

VISSERSVAARTUIGEN IN PLASTIEK GERAKEN MOEILIK AANVAARD

Niettegenstaande heel wat voordelen, die de plastieke vaartuigen te bieden hebben, vooral kwestie van onderhoud, kijken de Franse reders langs deze kant toch de kat uit de boom.

Op de werven te Honfleur is er een prototype van 18,50 m. met een 430 pk motor waarvoor men tevergeefs naar een koper uitkijkt en dit niettegenstaande de aankoper van dit prototype-vaartuig van een aanvullende premie zou genieten.

Het schip kan 10 mijl lopen, heeft een breedte van 6,50 m., een holte in het midden van 2,83 m. en een diepgang achteraan van 2,83 m. De visruimen worden automatisch gekoeld en hebben een opslagruimte van 40 m³ met brandstoftanks voor 12.000 l.

Samen met de apparatuur voor radio, detectie, enz., kost dit vaartuig ongeveer 11.150.000 B. fr. Sommige wanddikten gaan tot 12 cm. dik, de schotten 8,5 cm. De kleinste gebruikte dikten zijn 2 cm.

Veel te duur dus om renderend uitgebaat te worden.

OVER WELK EIGEN KAPITAAL DIENT DE JONGE FRANSE REDER TE BESCHIKKEN VOOR NIEUWBOW

Ter bevordering van de nieuwbouw voor jonge reders krijgen deze laatste een toelage en kredieten naar gelang de grootte en de aard van het te bouwen vaartuig.

Voor vaartuigen tot en met 16,20 m. met een motorvermogen van maximum 320 PK met een bouwwaarde van 9 miljoen B.F. moet de jonge reder over eigen kapitaal beschikken ten bedrage van één miljoen zeshonderd en tachtig duizend frank. Hij krijgt hierbij een toelage van 800 duizend frank en wordt toegelaten tot een krediet voor het saldo, zijnde 6 miljoen 520 duizend frank, dit laatste aan een interestvoet van 5,75%.

Voor een vaartuig tot en met 19,50 m. ter totale waarde van 14.400.000 BF moet de eigen financiering 2 miljoen 400 duizend frank bedragen, de subsidie ten bedrage van 1 miljoen 440 duizend frank en de kredieten voor 10 miljoen 560 duizend frank, eveneens aan 5,75%.

Volgens de zeevisserijsector is het heel moeilijk voor jonge patrooms om over deze eigen bedragen te beschikken en dan nog de last te dragen van de lening. De betrokken sektor heeft dan ook voorgesteld dat de visserij over dezelfde voordelen zou beschikken met betrekking tot de interestvoet der leningen als de landbouw, namelijk 3%. In redersmiddens verwacht men dat één of ander volksvertegenwoordiger dit voorstel deze week zou willen verdedigen in het parlement en wel op het ogenblik van de bespreking van het budget van Zeewezen.

DE EVOLUTIE IN DE RUSSISCHE VLOOT

De nieuwe types van de Russische diepzeevloot, hebben heel wat weg afgelegd sinds de, toen in 1950 reeds opzienbaarwekkende Pushkins-, B.15, Mayakovskys en Tropiks. De nieuwe types die men in de Leningrader tentoonstelling kon bewonderen, tonen heel wat verschillen met de westerse hoogzeevloottypes, zowel wat de afmetingen als de mogelijkheden en de prestaties betreffen, zoals bv. van de 110 meter lange « Gorizont » met zijn 7.000 pk! Anderzijds kregen we er de nieuwe 102 meter Atlantiek met zijn 3.880 pk die in serie gebouwd wordt in Oost-Duitsland en waarvan vóór het eind van dit jaar liefst 43 eenheden zullen geleverd worden. Het probleem van Rusland is wel, dat gewoonlijk bij overstappen van het ene type op een ander wegens modernisering of wegens andere visserijmethoden of wegens een andere visserij, er altijd een ganse serie vaartuigen aan de beurt komen omdat de

nieuwbouw ook in serie gebeurt in staatsopdracht. Bij ons gebeurt de nieuwbouw gaandeweg door particuliere bestellingen die gewoonlijk niet samenvallen. Aldus krijgen we in de westerse landen geen ganse serie zelfde types, maar een langzaam evoluerend type, naar gelang het jaar waarin de nieuwbouw gebeurde en naar gelang de intussen in toepassing gekomen nieuwe technieken.

Als we echter zien hoe Rusland zo maar in eens 43 nieuwe uiterst moderne vaartuigen laat bouwen ter grootte van 102 meter met een 3.880 pk vermogen, dan stelt men zich toch wel gemakkelijker de bedenking van de overbevissing van de oceanen. Volgens bekende verslagen is de jaarlijkse visaanvoer van de U.S.S.R. zowat 9 miljoen Ton en telt hun diepzeevloot alleen reeds meer dan 500 grote vissersschepen. De vernieuwing en modernisering van deze gigantische vissersvloot, alsmede de op handen zijnde aanpassing wegens de kwota-regeling en de nieuwe territoriale grenzen, stelt anderzijds zelfs voor Rusland een probleem waarmee de planmakers voor het nieuw vijfjarenplan 1976-1980, ter dege zullen mede rekening hebben te houden. Wellicht zal men zich in de U.S.S.R. verplicht zien de vloot aan te passen en te verminderen. Nochtans wenst het Russisch Ministerie voor de Visserij, hetzelfde jaarlijks kwantum vis voort te brengen. Dit is onder meer ook de reden waarom men zich in de laatste jaren bijzonder toegelegd heeft op de akwakultuur. In een afzonderlijke bijdrage in deze uitgave, leest men meer over de inplanting van een zeefarm aan de kust van de Pacific. Anderzijds hebben de vijverfarmen in Rusland zich reeds ver boven de 300 uitgebreid en beslaan ze een wateroppervlakte van meer dan 150.000 hectaren. Ook worden veel studies verricht over de kunstmatige broeding van kuit en over de aklimatisering van verscheidene vissoorten, onder andere van de steur in de Wolgarivier en de Kaspische Zee. Er worden in Rusland eveneens studies gedaan om het maximum van voedings- en andere waarde uit de aangevoerde vis te halen. Men zoekt verder uit of de Noordelijke IJzsee geen nieuwe bronnen van aanvoer voor de visserij toelaat. Dit alles is echter slechts mogelijk in een door de Staat geleide economie en de aanmoedigingsmaatregelen vanwege de Staat voor de modernisering en uitbreiding van de visserij in de westerse landen zijn dan ook niet vergelijkbaar met deze genomen in Rusland.

ENGELSE GRIEVEN TEGEN BELGISCHE VISSERIJ OP KRABBen

In Grimsby en omstreken mist er een groeiend protest tegen, wat men daar noemt: de onaanvaardbare belgische praktijken bij de krabbenvangst. Verscheidene Belgische boomkorders zouden zich gespecialiseerd hebben in het aan land brengen van nijpers van krabben. De belgen worden inderdaad tot zes mijl onder de kust toegelaten en hebben met hun barbaarse methoden reeds de lokale krabbenvisserij, onder meer deze van Yorkshire, in een moeilijke toestand gebracht. Er werd dan ook een Comité ter verdediging van de lokale krabbenvisserij opgericht. Men

verwijft de belgen vooral dat ze niet meer zoals voorheen, zich vergenoegen met hun krabbenvangst in de markt te brengen, maar deze dieren, verminken door hen de nijpers af te rukken en hen dan terugwerpen om een miseriedood te gaan sterven. Er worden eveneens verwijten gericht aan 2 plaatselijke handelaars die zich geleend hebben tot deze handel en die tot 1.600 B. Fr. bieden voor 65 kg. hetgeen nagenoeg overeenkomt met 1.200 fr per ben van 50 kg. Volgens het Comité gaat de lokale krabbenvisserij naar een ramp, zo de belgen niet ophouden met deze barbaarse praktijken. Men wenst hier dan ook wat aan te doen zo men de belgische vissersvaartuigen niet kan overtuigen uit eigen beweging te verzaken aan een uitroeiingscampagne op de plaatselijke krabgronden. Er is misschien wel het éne en andere te zeggen op een visserij die, op dergelijk manier, werkelijk gericht is op de vernietiging van een soort.

Men moet redelijk zijn en de gouden eieren op die wijze niet vernietigen.

GROTE MISTEVREDENHEID IN DE ENGELSE HOOGZEEVLOOT- VISSERIJ

Het is de schuld van onze regering, dat we nu aangezicht in aangezicht staan met de IJslandse kanonneerboten, is de algemene roep en overtuiging van de Engelse reders en vissers die op IJsland varen. Volgens hen zijn de onderhandelingen voor een nieuwe overeenkomst veel te laat begonnen vooral met betrekking tot de IJslandse dubbelzinnigheid, die geen tijd laat om in enkele weken tot een aanvaardbaar resultaat te komen. Deze hadden minstens zes maanden tot één jaar voorafgaandelijk aan de vervaldag van het eerste kontrakt moeten aangevat zijn. Aan het gezegde van onze Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken Roy Hattersley, dat de gesprekken die hij had in IJsland, een zuiver tijdverlies waren, hebben we niets, besluit de betrokken sektor.

Herhalen we dat Engeland voorstelde haar jaarlijkse vangst van 130 duizend Ton tot 110.000 Ton te herleiden en netmazen van 135 mm te zullen gebruiken, zoals IJsland van plan is voor 1976 te reglementeren. Gezien IJsland slechts 65.000 Ton wenst toe te kennen gaat de struikelblok dus over 45.000 Ton of anders uitgedrukt over 45 miljoen kg, hetgeen 7 maal de eigen jaarlijkse aanvoer is van onze IJslandse vloot. Volgens de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken is het nu aan IJsland de eerste stap te doen om de besprekingen terug aan te nemen. De betrokken rederijen menen dat IJsland zeker de kat uit de boom zal kijken en zelfs niets zal ondernemen, vermits het dan bij een voldongen feit blijft te voordele van IJsland. De Engelse rederijen wensen dat er, ofwel een oplossing komt met betrekking tot de 45.000 Ton ofwel dat voldoende begeleiding en bescherming gegeven wordt door de Britse oorlogsmarine. Anderzijds vrezen velen, dat in dit laatste geval, Engeland wel eens voor een gesloten deur zou kunnen komen te staan, de dag dat de Konferentie over het Zeerecht van de Verenigde Naties de 200 mijlenzone wettelijk officieel bekrachtigt.

HOGЕ VISPRIJZEN IN ENGELAND

In de laatste paar weken werden in de engelse afsagmarkten hoge prijzen genoteerd. Het is inderdaad zo dat we terzelfdertijd hoge en lage prijzen in de gemeenschappelijke E.E.G. markten vaststellen, want ook in Oostende kregen we voor sommige soorten rekordprijzen. Opmerkenswaardig was in Aberdeen een plaatselijk rekord voor heibot met bijna 220 B. fr. het kilogram!

GEVAARLIJKE VAART VANWEGE NOORDZEE- OLIEBOTEN

Verscheidene Engelse en Schotse vissers klagen over gevaarlijke vaart van de olieschepen die varen voor de Shellmaatschappij op hun winning in de Noordzee. Aldus passeerde één dezer vaartuigen op slechts enkele meters voor de boeg van een vissend schots vaartuig. Alle pogingen van dit laatste vaartuig om de aandacht van het olieschip te trekken op zijn gevaarlijke vaart, waren tevergeefs geweest. De schipper had dit schip reeds een drietal mijl voordien gezien, een koers varend, die kon aanleiding geven tot een overvaren van het vissersvaartuig. Oproepen over de radio, geven van seinen en signalen, werden niet opgevangen door het olieschip, zodat men aan boord van het vissersvaartuig reeds de lijfboeien aangetrokken had en het reddingsvlot klaar had om te water te zetten. Het betrokken schip kruiste de vissersroute van de Schot zes meter voor de boeg!

18 MAAND STRAF VOOR EEN UITSTAP MET ANDERMANS SCHIP!

Twee Schotten werden respectievelijk veroordeeld tot een gevangenisstraf van 18 en 12 maanden om een vissersvaartuig bedriegelijk weggenomen te hebben voor een reisje naar..... de Kanarische eilanden. Spreken we van «joy-riding» bij het wegnemen van een auto voor een «ritje-maken» dan zouden we hier misschien de term «joy sailing» kunnen gebruiken.

Beide mannen, een gewezen schipper van 28 jaar en een jonge visser van 21, waren na een drinkpartij op het idee gekomen met een 34 Ton vissersvaartuig een plezierreis te ondernemen naar de Kanarische Eilanden. Onderweg echter kregen zij met zwaar weder te kampen en ontuchtend besloten zij een Hollandse haven aan te doen. Ze lieten daar het vaartuig voor wat het waard was. Praktisch alle tuigage was over boord gegaan met het zwaar weder en verder was het vaartuig sterk beschadigd. Teruggekeerd in Engeland werden zij aangehouden en verklaarden dat zij onder de invloed van de drank gehandeld hadden. Wat de vele beschadigingen betroffen aan het vaartuig, was dit volgens hen het gevolg van vandenstroken in de Hollandse haven en een poging om het verlaten schip van waardevol-

le voorwerpen te ontdoen. De rechtbank veldte echter een zwaar arrest en hierbij komt dan nog de rekening gepresenteerd door de eigenaars van het vaartuig die wegens beschadigingen en economisch verlies nagenoeg 900.000 B. fr. verdienen. In ieder geval werd het voor beiden zeker geen plezierreisje.

VISSERIJBEURS VAN AYR 1976 REEDS VOLGBOEKT

Er is geen enkele stand meer vrij voor de 4e Schotse Visserijbeurs te Ayr die volgend jaar doorgaat. Gezien de recessie in de visserij hadden de inrichters eerst gevreesd voor een eerder magere bezetting. Men stelt echter nu reeds dat deze visserijbeurs minstens vergelijkbaar zal zijn aan deze van Aberdeen en Inverness. Het aksent in deze tentoonstelling heeft zich meer verlegd naar de kleinere vissersschepen en hun uitrusting.

TWEE VISSERSVAARTUIGEN OP HUN ANKERPLAATS TOTAAL VERNIELD

Twee kustvissersvaartuigen, onderscheidelijk 10 en 14 meter werden op hun ankerplaats in Jersey door een storm kracht 10, volledig vernield. De wind zat zeer ongunstig voor de ankerplaats en de twee vaartuigen werden geteisterd door golven van meer dan 6 meter hoog.

ENGELSE REGERINGSHULP AAN DE VISSERIJ

Volgens een mededeling van de Engelse Staatssecretaris voor Visserij spendeert de regering jaarlijks 2 miljard 400 miljoen B. fr. aan de visserij. Dit bedrag is de totaliteit voor rechtstreekse tussenkomsten, waarborgen, tussenkomsten in haven installaties, uitbouw en verbetering, enz..... Dit werd medege-deeld op de jaarlijkse zitting van de Vismeeindustrie waartoe de staatssecretaris uitgenodigd was.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een nogal drukke week in de Oostendse vismijn met maandag zelfs 'n topopbrengst van 11.266.625 fr. Aan vis was er maandag geen gebrek al was de aanvoer nogal eenzijdig IJslands getint. Rode zeebaars en blauwe leng waren de dominerende soorten. De haringvisser kwamen eveneens aan hun trekken en konden ruime vangsten lossen. Spijtig genoeg was er zeer weinig belangstelling voor die haring aangezien ook in het buitenland veel haring aangevoerd werd. Ook daar bleven honderden bennen haring onverkocht zodat het geen verwondering moet baren wanneer ook bij ons, die het vooral van de uitvoer moeten hebben, haring naar de vismeelfabriek moet. Haring van uitstekende kwaliteit trouwens. Het is zeer spijtig dat het contingent moet worden uitgeput met haring voor de vismeelfabriek. Een span heeft trouwens al weer de haringkorre voor het visnet verwisseld en is terug op guljacht getrokken. Gullenvisserij die deze week trouwens zeer renderend was voor de kustvisserij die met kleine vangsten aan hoge resultaten geraakte. Maandag werd trouwens een nieuwe topprijs voor kabeljauw genoteerd: 94 fr het kg.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

Flinke prijzen ook voor de meeste kanaalsoorten waarbij de grote heek zelfs meer dan 100 fr noteerde. Ook dat werd nooit voordien bereikt. De tongen zijn zeer sterk in prijs gestegen, vooral de kleine sorteringen die niet meer uit Nederland ingevoerd werden gezien de uitputting van het contingent tong aldaar.

De vis van de week (wat de billijkste prijs betreft) was wijting. De grote sortering kreeg rond de 22 fr., de kleine rond de 14 fr. Alle andere soorten werden boven de normale prijs verkocht. Voorbehoud makend voor sommige IJslandse soorten als rode zeebaars, blauwe leng en schotse schol die al duurdere waren. De grote aanvoer op één dag (zes schepen en 5.000 bennen) werkte echter prijsdrukkend. Het zou moeten mogelijk zijn tot een betere spreiding te komen. De prijsvorming zou er wel bij varen. Het is echter gemakkelijker gezegd dan gedaan.

HARINGAANVOER OOSTENDE

20 NOVEMBER 1975

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs	
O.127 - O.303	10.400	102.214	5,06	10,80
N.708 - N.709	21.250	206.746	9,14	11,40
O.306 - N.706	10.500	101.300	9,24	10,40
N.40 - N.41	17.100	161.620	8,20	10,20
Z.209 - Z.509	5.500	52.700		9,60
O.141 - O.369	7.150	68.110	9,50	9,60
	71.900	692.690	9,06	11,40

21 NOVEMBER 1975

N.40 - N.41	1.550	14.062	8,44	10,40
O.306 - N.706	7.500	71.250	9,30	9,60
O.127 - O.303	2.300	22.240	8,80	9,80
N.708 - N.709	10.500	106.100	10,—	10,20
O.141 - O.369	5.750	62.636	10,18	11,—
O.135 - O.309	3.500	36.350	10,14	10,60
O.94 - O.206	2.500	26.000		10,40
Z.209 - Z.509	4.250	44.700	10,40	10,60
	37.850	383.338	8,44	11,—
				10,12

22 NOVEMBER 1975

O.306 - N.706	6.000	51.140		8,60
N.708 - N.709	6.500	54.100	8,40	9,—
O.141 - O.369	9.000	75.930	8,34	8,60
O.135 - O.309	2.500	21.500		8,60
Z.209 - Z.509	3.400	28.586	8,34	8,80
	27.400	231.256		11,35

24 NOVEMBER 1975

N.40 - N.41	38.800	170.380		
N.708 - N.709	12.600	110.960		
O.141 - O.369	10.000	77.410		
O.306 - N.706	31.150	146.610		
O.127 - O.303	5.500	38.600		
O.135 - O.309	6.500	49.400		
O.94 - O.206	7.500	57.040		
	112.050	650.400		5,71

25 NOVEMBER 1975

N.708 - N.709	36.500	252.150		
Z.209 - Z.509	31.150	202.870		
O.127 - O.303	12.500	63.000		
DK.336056 - 275781	38.150	144.980		
DK.275785 - 200127	25.250	94.300		
	143.550	757.300		5,27

TOTAAL WEEK : 392.750 2.714.984 6,91

WEER MEER GARNAAL

Nadat verleden week een dieptepunt bereikt werd wat de garnaaal-aanvoer betreft, kregen we deze week weer grotere vangsten. Zij werden bovendien iets duurder verkocht dan de voorgaande weken zodat de schepen weer flinke resultaten bereikten. De grootste aanvoer kregen we zaterdag toen 3.885 kg gebracht werden, dank zij de medewerking van drie schepen uit Zeebrugge die de grootste vangsten losten. Een totale aanvoer van 11.007 kg bracht 472.459 fr op. De gemiddelde prijs liep dus op tot 43 fr het kg.

STRAALBUIZEN

SLUIS- EN DOKRECHTEN VOOR HARINGVISSERS TE OOSTENDE

Zoals onze lezers gelezen hebben, had men in de vissershavenscommissie beslist de gemeenteraad voor te stellen, de dokrechten voor de haringvisser slechts eens om de 15 dagen te doen betalen en het tarief zou een vast bedrag per 15 dagen bedragen.

De schepen van de vissershaven was het hiermede eens.

Groot was thans de verwondering van de haringvisser van de ontvanger van de vissershaven een briefje te ontvangen om per reis, dus elke dag dat ze binnen en buitengaam, de volle pot te betalen.

Door de heer Vandenberghe werd het Schepencollege hier onmiddellijk op gewezen met de melding dat het hier een vergissing gold waaraan men zou verhelpen.

Hopen we dat dit werkelijkheid worde.

Ondertussen raden we alle haringreders aan, hun afrekening van de stad niet te betalen en binnen te brengen bij de heer Vandenberghe, die de zaak aan het Oostendse gemeentebestuur zal overnemen.

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrick
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

20-11	14	73.200	1.690.228			
21-11	16	39.400	535.628			
22-11	12	27.400	397.556			
24-11	19	321.080	11.266.625			
25-11	15	183.400	2.419.850			
26-11	20	68.425	1.550.919			
	96	712.905	17.860.806			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

20-11	11	1.952	91.841	35.—	59.—	
21-11	8	527	31.907	42.—	79.—	
22-11	15	3.885	138.125	23.—	44.—	
24-11	10	2.204	104.367	39.—	60.—	
25-11	14	2.432	106.219	27.—	59.—	
	58	11.007	472.459			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-11	3	16.532	984.485			59,55
21-11	2	18.148	1.257.570			69,54
24-11	19	57.714	3.109.910			53,88
25-11	3	16.794	1.596.230			95,80
26-11	21	58.363	2.596.192			44,48

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

20-11	7	1.613	104.885	52.—	98.—	
21-11	12	3.523	210.788	41.—	107.—	
24-11	25	10.117	394.896	18.—	73.—	
25-11	17	5.872	211.525	28.—	61.—	
26-11	11	3.965	179.732	36.—	73.—	

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

21-11	1	1.319	106.410			95,11
24-11	1	606	57.350			94,63
26-11	1	240	31.100			129,58

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-11	3	728	45.454	59.—	67.—	
22-11	1	159	11.523	69.—	77.—	
24-11	4	1.307	50.829	34.—	56.—	
25-11	5	931	34.487	33.—	40.—	
26-11	1	200	9.190	38.—	46.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-11	2	3.876	126.540			
21-11	1	1.336	51.550			
22-11	1	485	18.560			
24-11	4	22.075	838.047			
26-11	8	20.178	632.996			

VERBEKE

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

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N—7519V)

NIEUWPOORT

DONDERDAG 20 NOVEMBER

N.172	28.180	N.788	28.180
N.590	35.090	N.470	35.090

Twee vangsten van de «gullevis-sers»: gullen en wijting samen 3.800 kg.

Goede prijzen werden geboekt, zo kreeg de kabeljauw van 2900 tot 3.000 fr de benne. De gullen 2.500 à 2.000 fr. De vóorkleine 1.700 à 1.800 fr. Grote wijting van 1.050 tot 1.200 fr, de kleine 800 en 850 fr de benne. Kleine koopjes zandschullen v. 30 à 40 fr. Het was tijd dat er een beetje «scht» in kwam!

VRIJDAG 21 NOVEMBER

N.470	25.775	N.590	25.775
-------	--------	-------	--------

Deze «spanvissers» konden slechts een paar slepen vissen, en moesten terug «het gat in» vluchten voor stormweer. Hoe klein de vangst ook, slechts 1300 kg (26 bennen) kwam er een ged cijfertje uit de bus. Het kon ook niet anders, daar men 4.000 fr gaf voor en benne kabeljauw, e 3.500 voor gullen. Grote wijting, 1.300 en 920 voor de kleine. Dergelijke prijzen houden er de moed in, en... het was nodig!

MAANDAG 24 NOVEMBER

N.788	175.495	N.172	175.495
N.470	182.340	N.590	182.340
N.591	89.447	N.349	32.930

Er werd 22.000 kg vis in de mijn gezet, door deze vaartuigen, en zoals het de Nieuwpoortse slogan bevestigd «Nieuwpoortse vis, verse vis» dus alles voor «Extra» kwaliteit! De prijzen mogen er dan ook naar zijn temeer dat er over gans de handelssector, vraag was naar kabeljauw, wijting en andere soorten. Tongen waren er praktisch niet, slechts 19 kg, die gemengd 183 fr de kg kreeg. Tarbot van 150 à 240 fr de kg volgens grote. Grieten rond de 100 fr. Weinig platvis die natuurlijk duur verkocht werd. Kabeljauw 3500 à 3700 fr de benne. Gullen van 3400 tot 200 fr de benne. De vóorkleine gulletjes (filé gulletjes) 1750 fr. Grote wijting van 1500 tot 1300 fr. Klein werden in het begin van de markt gekocht aan 750, maar zkten naar 600, zelfs tot tegen de opvangprins, echter, alles werd verkocht!

Zandschullen: grote en kleine van 1200 tot 1370 de benne. Dus, in één woord: een goede markt, die me t440 bennen vis, een cijfer liet boeken van 838.000 fr.

WOENSDAG 26 NOVEMBER

N.579	140.135	N.715	84.760
N.738	90.802	N.765	98.171
N.345	71.318	N.349	33.760
N.172	24.885	N.788	24.885
N.590	32.140	N.470	32.140

De «hoge topprijzen» hebben terug een flinke deuk gekregen, we hebben terug de normale afzet. Alles samen geteld werd er 20.180 kg vis gelost. Weinig tongen, slechts 600 kg, die prijzen kregen van 183.000, de 1ste, de 2e 209, de 3e 200, de 4e 190, de 5e 170 en 139 voor de keine. De koopjes tarbot kwamen aan 140 tot 220 voor de grote stuks. Grieten even boven de 100 fr. Kabeljauw, volgens kwaliteit van 3.000 tot 3.550 fr de benne. De gullen van 2.000 tot 2.900 fr. Vóór kleine 1.300 en 1350. Grote wijting van 800 tot 1.050 fr. Kleine van 580 tot 640. Weinig platvis, die van 30 à 40 fr kreeg. Rogsoorten

waren er, maar in zeer beperkte hoeveelheid. Zandscharren werden goed verkocht: rond de 40 fr de kg. Tongscharren: 40, 48 en 68 fr. volgens de drie sorteringen! Zo was de woensdagmarkt, met een globaal cijfer van 632.996 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 21-11-1975

KUST				
O.142-O.116	1	28	—	83.100
O.491-737	1	13	—	29.560

MAANDAG 24-11-1975

IJSLAND				
O.182	19	700	—	942.491
O.317	17	1.000	—	1.315.250
O.202	17	900	—	1.322.785
O.236	18	900	—	1.012.190
O.318	17	800	—	969.240
O.282	17	600	—	742.245
KANAAL				
O.254	17	60	3.200	640.107
O.82	15	100	3.100	793.641
O.118	15	200	—	560.670
NOORDZEE				
O.239	16	500	—	662.760
WEST				
N.736	6	140	—	246.340
N.705	6	160	—	279.120
N.15	12	95	2.530	676.466

KUST				
O.710-211	1	36	—	93.290
O.111-628	1	18	—	48.250
O.116-142	1	36	—	106.730

ZATERDAG 22-11-1975

KUST				
O.111-628	1	19	—	54.320
O.491-737	1	25	—	44.360
O.116-142	1	18	—	52.810

DINSDAG 25-11-1975

KUST				
O.491-737	1	36	—	67.700
O.142-116	1	19	—	33.520
O.141-369	1	24	—	25.520
KANAAL				
O.35	14	120	—	294.920
O.66	14	158	—	426.910
WEST				
O.279	6	195	—	355.820
O.217	9	245	—	404.050
SANDETTIE				
N.708-709	1	—	36.500	252.150
Z.209-509	1	—	31.150	202.870
O.127-303	1	—	12.500	63.000
DK275785	1	—	25.250	94.300
DK336056	1	—	38.150	144.980

WOENSDAG 26-11-1975

KANAAL				
Z.499	15	85	5.600	1.004.409
WEST				
Z.62	5	60	—	95.400
KUST				
O.491-737	1	25	—	35.180
O.710-211	1	14	—	25.960
O.116-142	1	9	—	16.540
O.18-807	1	13	—	28.070
O.111-628	1	15	—	25.940

TE KOOP

Stalen VISSERSVAARTUIG

van 25 jaar
85 brutoton - 25 m. lang -
motor 400 PK van 1966
Stopzetten bedrijf

Z.w.: HAND IN HAND,
Tijdokstraat, 34, 8370 Zeebrugge
Tel. (050) 54 41 17

(7759V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	24-11-1975	48.—58.40
Groot	.....	37.—43.60
Middel	.....	14.80-25.40
Klein	.....	66.40-71.—
Kabeljauw	.....	29.80-38.—
Gul	.....	16.—26.—
Wijting	.....	46.—55.40
Schaat	.....	24.—28.20
Zeebaars	.....	28.—38.20
Leng	.....	14.40-27.—
Schartong	.....	92.—117.0
Heilbot	.....	19.60-25.80
Koolvis	.....	12.—39.40
Hondstong	.....	26.—35.—
Zeeewolf	.....	100.0-125.0
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	24-11-1975	25-11-1975	26-11-1975
Lappen	.....	.....	.....
Grote	192 -200	.....	191 —,—
3/4	198 -210	.....	197 -211
Blok	197 -221	.....	192 -202
voor-kleine	198 -207	.....	181 -190
kleine	161 -167,6	.....	166 -172
slips	143 -151	.....	153 -158

Zeebrugge

Soorten	198 —,—	196 -199	177 -200
grote	.....	.....	.....
blok	219 —,—	212 -213	203 -207
fruit	217 —,—	219 -220	198 -204
schone kleine	198 —,—	175 -194	175 -178
kleine	174 -190	170 -174	147 -158
tout petit	176 -183	162 -168	140 -142
slips	159 —,—	149 -155	128 -131

Nieuwpoort

Soorten	gemengd	.....	183 —,—
Tong I	.....	.....	209 —,—
Tong II	.....	.....	200 —,—
Tong III	.....	.....	185 —,—
Tong IV	.....	.....	172 —,—
Tong V	.....	.....	140 —,—
Kleine	.....	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	24-11-1975	25-11-1975	26-11-1975
Grote	38,—42,80	.....	.....
grote iek	42,—46,—	.....	.....
kleine iek	43,—46,60	43,—	42,60,—
derde slag	42,—48,—	45,40,—	45,40,—
platjes	12,40-30,—	30,—	23,40,—

Zeebrugge

Soorten	39,—	39,—	37,—41,—
I	.....	.....	.....
II	38,—	43,—46,—	39,—42,—
III	40,—	45,—	42,—46,—
V	38,—	45,—	40,—43,—
IV	24,—	31,—37,—	30,—36,—

Nieuwpoort

Soorten	50,—	.....	30,—
Moelen	.....	.....	.....
grote pladijs	50,—	.....	40,—
drielingen	.....	.....	.....
platjes	40,—	.....	30,—40,—

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 21-11-1975

Z.569	10	500	70	371.460
			25 b	kreeft
Z.14	11	3.000	180	871.810
Z.424	4	200	30	68.540
Z.576	9	1.000	150	445.025
Z.108	15	1.000	180	470.920

MAANDAG 24-11-1975

Z.200	18	2.300	170	758.140
Z.492	12	1.500	120	678.680
Z.570	2	100	10	52.320
Z.578	2	100	10	89.810
Z.348	10	100	50	149.635
			20 b	kreeft
Z.175	8	200	110	219.475
Z.588	6	600	30	172.190
Z.437-257	2	—	60	74.850
Z.554-538	2	—	150	288.140
Z.201-560	2	—	140	278.340
Z.403-558	2	—	100	171.260
Z.468-601	2	—	80	114.520
Z.511-550	2	—	40	62.550

WOENSDAG 26-11-1975

Z.592	3	100	20	59.290
Z.518	5	500	30	160.330
Z.512	5	300	30	198.950
Z.580	5	300	30	120.170
Z.510	5	600	30	266.250
Z.431	5	500	50	214.830
Z.549	12	350	40	270.774
Z.516	5	300	40	187.050
Z.519	5	600	40	259.620
Z.201-560	2	—	120	168.210
Z.403-558	2	—	140	183.690
Z.511-550	2	—	60	84.574
Z.554-538	2	—	90	126.040
Z.468-601	2	—	90	126.814
Z.257-437	2	—	120	169.600

DINSDAG 25-11-1975

Z.331	10	2.000	100	487.460
Z.547	6	800	20	212.420
Z.324	12	3.000	200	896.350

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 25-11-1975

NOORD : O.134 : 220 m.
WEST : N.720 : 90 m.

MAANDAG 1-12-1975

IJSLAND : O.316 : 900 m., 175 koolvis, 350 bonen, 250 bl. leng, 75 w. leng, 50 varia ;
O.216 : 1.050 m., 60 gu, 60 koolvis, 360 bonen, 50 schotse schol en mieten, 400 bl. leng, 60 w. leng, 60 varia.
O.129.
KANAAL : O.181, O.186, O.198, O.229.
NOORDZEE : O.285, O.114, O.274, O.229.
WEST : O.26, N.719, N.752, O.69.

DINSDAG 2-12-1975

KANAAL : Z.502, O.120, O.128.
NOORDZEE : O.231.
WEST : N.579.

WOENSDAG 3-12-1975

WEST : O.243, Z.38, O.217, N.736.

Te koop :

REINTJES - KEERPPELLINGEN
Type Doü 2/1 - Nieuw
Type Doü 3/1 -
100 uren gebruikt
Type Fosu 3/1 - Nieuw

Te bezichtigen bij :
N.V. MOTEURS MOES
62, rue de HUY, WAREMME
Tel. : (019) 32 23 52 -
(019) 32 23 53
(7762V)

Zij

hadden pech...

— De Z.209 van de Rederij De Wie-lingen diende op de sloop geplaatst waar een stuk staaldraad uit de schroef verwijderd werd. Na de nodige herstellingen kon terug uitgevaren worden.

— De Z.455 van reder Desmidt Triphon diende met motondefect opgesleept te worden. Het was de Z.474 van Frans Bonny, die het schip binnensleepte.

— De O.127 «Okeanos» van Haelewyck-Goutsmit werd voor nazicht op de sloop geplaatst, daar ze in zee op een zandbank hadden gestoten.

Terwijl de Z.16 van schipper-eigenaar Jackie Gevaert ter visserij voor de korre lag, stopte het vaartuig plotseling. Dit was het gevolg van het feit dat het korretouw aan de vasthechtkettingen van het roer was blijven haperen. Vele vruchteloze pogingen werden ondernomen. Tenslotte werd de visboel aangewonden tot vijf meter van het roer waarna koers gezet werd naar de thuishaven. Onderweg brak echter de staaldraad waardoor de visboel verloren ging. Dadelijk begon men naar de verdwenen visboel te dreggen die terug kon opgevist worden en aan boord genomen.

— Terwijl de Z.507 Breughel aan het vissen was, verdween het uiteinde van de stuurboordbok onder water. Door het loskomen van de voetblok, kwam de weg vrij voor het binnendringende zeewater dat in de mazouttank belandde gelegen onder dit voetstuk. Vandaar dat de motor abnormaal begon te draaien waardoor de cilindrs om beurten uitvielen.

— Nadat de Z.405 «Kamina» te Grimsby verkocht had en terug ter visserij was, bemerkte matroos Popelier, dat er rook uit het kookhuis kwam en sloeg dadelijk alarm. Bij onderzoek bleek dat een kledingstuk van de kapstok gevallen was op een electrisch vuur. Daardoor waren electrische draden tussen de beplating en het ijzerwerk in brand geraakt.

— De Z.183 Christopher was met twee vooreinden aan een bolder op de kaai afgemeend te Zeebrugge, terwijl het achter eind bevestigd was aan de daarnaast liggende Z.582. Door het losgooien van dit achter eind begon de Z.183 rond te zwaaien waardoor de nelling aan stuurboordbak over twee meter werd overgepluoid.

— De Z.189 Shamrock van schipper Willy Van Haecke was vanuit Zeebrugge ter visserij gelopen. Daar sloeg men me tde stuurboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Doordat de staaldraad doorgesneden werd, ging de visboel verloren.

— In de nabijheid van het lichtschip «Noordhinder» stootte de Z.497 »Polaris» op een onder water zittend voorwerp. Later stelde men vast dat er een stuk staaldraad rond de schroefas zat geklemd, waardoor schroef- en roerschade ontstond.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	24-11-1975	24-11-1975	25-11-1975	25-11-1975	26-11-1975	26-11-1975	24-11-1975	26-11-1975
Tarbot: groot (123)	145 -169	194 ,,-	.....	208 ,,-	.....	190 -210	235 ,,-	220 ,,-
midde! (123)	121 -133,6	130 ,,-	111 -135,4	126 -142	120 ,,-	110 -124	150 ,,-	140 ,,-
klein (123)	95,-101	104 ,,-	95,-102	90,-99	99,-	92,-98,-	100 ,,-	100 ,,-
Griet: groot (123)	88,-95,60	94 ,,-	92,40 ,,-	86,-96,-	82 ,,-	90,-108	100 ,,-	100 ,,-
midde! (123)	65,-80,-	72,-80,-	82 ,,-	82,-85,-	64,60 ,,-	82,-87,-	.....	.....
klein (123)	.....	72 ,,-	.....	70 ,,-	50,40 ,,-	68,-75,-	.....	.....
Schelvis: groot	45,-51,20	.....	41,60 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
midde!	32,-35,60	.....	35 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
klein	13,40-26,-	.....	23 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
Heek: groot	92,-108	.....	96,40-102	.....	.....	.....	.....	.....
midde!	76,40-83,80	.....	75,20-82,40	.....	.....	.....	.....	.....
klein	63,-69,40	.....	21 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	31,-35,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (I)	28,-60,-	.....	39,-66,80	.....	.....	.....	50 ,,-	45 ,,-
Keilrog (123)	68,-72,-	.....	68,-72,20	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	51 ,,-	.....	51 ,,-	.....	.....	.....	.....
Tilten (23)	.....	48 ,,-	.....	51 ,,-	.....	62 ,,-	50 ,,-	45 ,,-
Scherpstaart (23)	.....	45 ,,-	.....	53 ,,-	.....	.....	50 ,,-	45 ,,-
Halve mans (23)	.....	39 ,,-	.....	43 ,,-	.....	.....	50 ,,-	45 ,,-
Teelt (2)	.....	40 ,,-	.....	41 ,,-	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	28 ,,-	.....	28 ,,-	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	61,80-93,60	.....	60,-79,40	51,-68,-	68,-83,40	74,-77,-	75 ,,-	60,-72,-
Gul (groot)	34,-75,60	68,-72,-	32,40-66,-	63 ,,-	26,-76,40	70,-73,-	40,-66,-	35,-60,-
Gul (midde!)	.....	45 ,,-	.....	48,-51,-	.....	55,-58,-	.....	.....
Gul (klein)	.....	42 ,,-	.....	40 ,,-	.....	39,-42,-	.....	.....
Hozemondhamme	60,-140	.....	95,-136,6	.....	68,-32,-	.....	.....	.....
Wijting: groot	15,-25,-	20 ,,-	13,40-24,20	24 ,,-	.....	20,-24,-	26,-30,-	16,-21,-
klein	.....	13,-18,-	.....	18 ,,-	.....	11,-14,-	15,-11,-	12 ,,-
Schar	22,-34,40	.....	28,-39,20	.....	30,80-45,40	.....	26 ,,-	40 ,,-
Steenscho!	41,-88,20	85,-44,-	51,-90,-	84,-44,-	.....	85,-54,-	.....	.....
Zeehaai	22,-32,-	23,-24,-	20,-28,60	26,-28,-	.....	29,-32,-	31 ,,-	32 ,,-
Hondshaai	12,-16,40	.....	16 ,,-	.....	22 ,,-	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	75,-82,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makree!	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakree!	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	62 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	12,-30,-	.....	21,-26,-	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	18,-46,60	.....	33,80 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	7,60-8,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	13,-15,60	.....	13,-16,-	.....	12 ,,-	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	42,-44,80	.....	45 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	30,-113,8	.....	114 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	98 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeuive!	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse scho!	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	16 ,,-	.....	.....	27 ,,-	30 ,,-
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	18,-31,-	.....	8,-28,-	19 ,,-	.....	.....	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Knorhaan	8,-40,-	.....	14,-31,40	.....	13,40 ,,-	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	15 ,,-	.....	15 ,,-	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

DE PROBLEMEN VAN DE BELGISCHE VISSERIJ IN DE KAMER VAN VOLKSVERTEGEN- WOORDIGERS

Bij het ter pers gaan vernamen we dat tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw en... Visserij, verscheidene kamerleden, waaronder volksvertegenwoordiger Dries Claeys op een zeer nuttige wijze tussenkwam inzake onze visserijproblemen daarin gevolgd door volksvertegenwoordiger Content, burgemeester van Blankenberge en behorend tot de Belg. Soc. Partij. Wij zullen deze tussenkomsten in ons volgend nummer volledig weer-geven met onze commentaar.

VISSERSTEHUIS VOOR JONGEREN

Maandagavond had onder voorzitterschap van de heer Opstaele een vergadering plaats van deze liefdadige sociale instelling, waar alleenstaande jongeren vanaf 16 jaar een tehuis hebben voor zover ze op zee gaan varen als vissers.

18 kostgangers kunnen er steeds gehuisvest. Deze voorstelling is ook een soort overgang van de wezen die aan 16-jarige ouderdom uit de Ibis moeten en daar eventueel gehuisvest kunnen worden.

De financiële toestand van dit tehuis is echter ver van schitterend daar zij die het zouden moeten steunen, zoals de Rederscentrale, er sedert meer dan een jaar niets meer voor storten.

Dit gebouw, eigendom van de stad Oostende, zal nu of later op die plaats moeten onteigend worden.

Daar ook de Ibis een nieuw gebouw vereist, waar tenminste 150 kinderen kunnen gehuisvest worden, zou het wenselijk en zeer oordeelkundig zijn de instellingen nevens mekaar te zien tot stand komen. De nieuwe Ibischool zal ten andere gedeeltelijk op de gronden van het Godtschalckinstituut en deze van de stad opgetrokken worden.

Hopen we dat ook de stad Oostende hiernaan zijn volle medewerking verleent, daar deze school een van de mooiste sociale instellingen is, ooit als koninklijk werk tot stand gebracht, thans gevolgd van het visserstehuis «De Bolle».

En wanneer komt onze vissers-wijk ?

TREKKING TOMBOLA EN KINDERFEEST VAN DE „JOHN BAUWENS” OP 13 DECEMBER E.K.

Reeds geruime tijd zijn de loten van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» in omloop. De trekking van deze tombola, georganiseerd door de oud-leerlingen-bond van deze school was voorzien voor 6 december e.k.

Dit is nu evenwel veranderd, zoals ook de datum van het kinderfeest veranderd is. Beide manifestaties zullen nu plaatsgrijpen op ZATERDAG 13 DECEMBER e.k.!

Wat ook zéér belangrijk is, voor de eerste maal wordt alles waar gemaakt in HET SCHOOLGEBOUW, Mercatorlaan 15!

BRITSE FREGATTEN BESCHERMEN TRAWLERS

REYKJAVIK — Een IJslandse kanonneerboot heeft dinsdagavond de kabel doorgevaaren waarmee een Brits vissersvaartuig zijn netten door zee trok, zo heeft de IJslandse kustwacht bekend gemaakt.

Het incident binnen de nieuwe IJslandse visserijgrens, 200 mijl uit de kust, gebeurde enkele uren nadat een Brits fregat in het omstrede gebied was aangekomen om de Britse vissersschepen te beschermen.

Het aanstaande weekeinde zullen nog twee fregatten in het omstrede gebied aankomen. Deze na lange aarzeling door de Britse regering genomen maatregel heeft bewerkstelligd dat de 37 Britse vissersvaartuigen in het IJslandse gebied hebben besloten toch maar niet naar hun thuishaven terug te keren. Ze hadden hiermee gedreigd voor het geval ze niet gauw verzekerd zouden worden van steun door de Britse marine.

De opdracht die de fregatten hebben meegekregen, is zich op te stellen tussen de Britse vissers en de IJslandse patrouilleboten in, zodra deze duidelijke pogingen gaan ondernemen om de Britse netten te kapen. Op herhaalde vragen aan de betreffende onderminister van het ministerie van buitenlandse zaken, deelt deze bewindsman mee dat er pas in het alleruiterste geval van geweld gebruik zal mogen worden gemaakt. In de „kabeljauwoorlog” van vorig jaar vielen daadwerkelijk enige schoten over de boeg.

De regering in Reykjavik is nu natuurlijk buitengewoon boos op de Britten, en ze dreigt er binnensmonds mee de diplomatieke betrekkingen met Londen te verbreken. Premier Hallgrímsson van IJsland verklaarde gisteravond dat „het gebruik van geweld door de Britse regering gin geen enkel opzicht onze vastbeslotenheid om de noodzakelijke maatregelen ter bescherming van de visstand aan onze kusten door te voeren, zal aantasten”. Volgens Hallgrímsson heeft de Britse regering opnieuw de vergissing gemaakt te denken dat wapengekletter IJsland zou kunnen bewegen tot wijziging van zijn beleid. „IJsland heeft beide eerdere kabeljauwoorlogen gewonnen, en zal zeker ook deze derde winnen”, aldus de IJslandse premier.

Ook in de school zal het kinderfeest haar klassiek en geliefd verloop krijgen. Na prachtige jeugdfilms zullen de deugnieten zich kunnen rond smullen en alles doorspoelen met lekker chokolademelk. Dat er ook dit jaar weer een hele boel lekkers en speelgoed zal uitgedeeld worden hoeft nauwelijks gezegd.

Voor de vergezellende ouders en de vele vrienden diep die dag de school zullen binnenlopen om onder andere de trekking van de tombola bij te wonen, zal er een bar worden geïnstalleerd, zodat zelfs de droogste kelen aan hun trekken zullen komen.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 20 november werd aangevoerd : 25 kisten tarbot en griet; 1.310 kg. tong, 266 kisten kabeljauw, 120 kisten wijting, 266 kisten kabeljauw, 120 kisten wijting, 224 kisten schol, 69 kisten schar, 4 kisten makreel en 24 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: tarbot 11,42-10,98, grote tong 13,50-13,12, grootmiddel tong 15,58-14,48, kleinmiddel tong 11,01-10,50, tong 1 8,92-8,59, tong 2 7,90-7,51.

Per 40 kg. : tarbot 339-152, griet 186-104, kabeljauw 1 174-138, kabeljauw 2 208-186, kabeljauw 3 186-150, kabeljauw 4 140-110, kabeljauw 5 96-64, schol 1 98-86, schol 2 100-94, schol 3 108-98, schol 4 126-106, wijting 3 75-74, makreel 2 94-80, schar 72-34.

De besommingen waren : KW.214 f 14.600, KW.185 f 14.700, SCH.173 f 10.700, IJM.29 f 39.000, IJM.115 6.200.

Aan de maandagmarkt van 24 november werd aangevoerd : 12.000 kg. tong, 112 kisten tarbot en griet, 543 kisten kabeljauw, 369 kisten koolvis, 64 kisten schelvis, 406 kisten wijting, 1028 kisten schol, 106 kisten schar, 1198 kisten haring, 154 kisten makreel, 120 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 14,26-12,50, grote tongen 15,90-14,70, grootmiddel tong 16,40-15,20, kleinmiddel tong 14,57-12,15, tong 1 14,32-12,20, tong 2 14,07-11,27.

Per 40 kg. : haring 1 35,20-25,20, makreel 1 60,56, makreel 2 70-26, grote hake 252, middel hake 202, hake 1 202, hake 2 156, hake 3 132, grote leng 97, poontjes 40-32, grote ham met kop 170, kleine ham met kop 72, blanke koolvis 94, tarbot 401-101, griet 243-121, kabeljauw 1 180-108, kabeljauw 2 220-107, kabeljauw 3 156-130, kabeljauw 4 138-102,

kabeljauw 5 110-68, koolvis 1 77-67, koolvis 2 80-67, koolvis 3 78-68, koolvis 4 70-54, schelvis 1 168, schelvis 2 158-140, schelvis 3 144-90, schelvis 4 104, schol 1 104-92, schol 2 112-100, schol 3 106-89, schol 4 90-67, wijting 3 90-70, schar 81-40, baars 220.

De besommingen waren : KW.4 f 10.600, KW.11 f 18.000, KW.25 f 29.000, KW.29 f 11.000, KW.43 f 9.600, KW.45 f 32.000, KW.51 f 3.200, KW.55 f 23.000, KW.137 f 1.700, KW.145 f 28.000, KW.149 f 2.000, KW.150 f 20.000, KW.152 f 10.000, KW.174 f 8.60, KW.185 f 2.100, KW.213 f 7.300, KW.214 f 2.600, KW.221 f 3.800, KW.226 f 11.800, WR.57 f 22.000, SCH.173 f 3.200, VL.1 f 47.200, VL.110 f 7.200, IJM.2 f 8.600, IJM.30 f 36.000, IJM.44 f 52.000, IJM.115 f 10.000, IJM.154 f 3.900, 2 spanvissers : KW.44 en KW.85 f 12.0, KW.42 en KW.135 f 19.900.

Aan de dinsdagmarkt van 25 november werd aangevoerd : 880 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 603 kisten kabeljauw, 327 kisten wijting, 68 kisten schol, 28 kisten schar, 2 kisten makreel en 63 kisten diversen.

Prijzen guldens. kg. : tarbot 13-74-13,15, grote tong 15,33, grootmiddel tong 15,47, kleinmiddel tong 12,23, tong 1 12,23, tong 2 11,67.

Per 40 kg. : tarbot 358-213, griet 201-160, kabeljauw 1 216-130, kabeljauw 2 230-170, kabeljauw 3 152-116, kabeljauw 4 124-96, kabeljauw 5 112-62, schol 1 94, schol 2 100-96, schol 3 94-90, schol 4 84-76, wijting 3 68-46, makreel 2 54, schar 98-81.

De besommingen waren : UK.145 f 9.800, UK.107 en UK.200 f 8.000, UK.48 en UK.78 f 19.500, UK.18 en UK.23 f 11.300, UK.17 en UK.56 f 16.700, KW.33 en KW.180 f 7.000, SCH.43 f 3.220, KW.117 f 20.900, KW.221 f 5.400, UK.159 f 2.100, VD.20 570, YE.25 480.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 17 tot en met 22 november 1975

Gehandikapt door veel wind, die in veel gevallen het vissen voor langere tijd onmogelijk maakte, was er op donderdag al een groot deel van de vloot aan de markt.

De laatste kotters losten zaterdag, en wat de vangst te klein bleef, werd door de bijzonder goede prijzen op zaterdag weer enigszins vergoed. Verschillende tongprijzen stegen boven de f 15,— gemiddeld, terwijl ook de schol uitzonderlijk hoge prijzen maakte.

De hoogste besommer maakte voor 5.987 kg. vis, waarvan 4.250 kg. schol en 573 kg. tong (gem. prijs f 15,11) een besomming van ruim f 24.760. Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

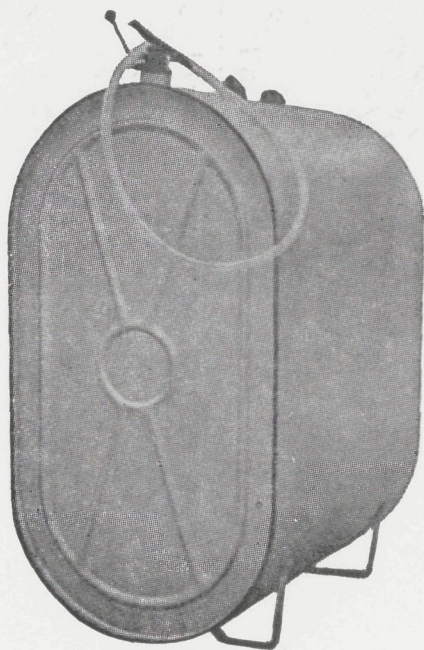
Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
39.883	Tong	474.618,69	van f 16,99 - f 7,10
16.325	Tarbot	111.162,06	van f 14,70 - f 2,91
134.670	Schol	262.509,43	van f 2,79 - f 0,93
46.375	Kabeljauw	104.734,42	van f 6,53 - f 0,79
3.558	Griet	12.470,71	van f 4,28 - f 2,49
5.140	Schar	8.402,66	van f 2,19 - f 0,86
8.990	Wijting	13.739,15	van f 1,96 - f 0,75
4.545	Schelvis	8.440,27	van f 2,40 - f 1,16
1.905	Bot	1.406,13	van f 0,85 - f 0,59
1.120	Steenbolk	1.287,89	van f 1,80 - f 0,66
457	Tongschar	1.498,32	van f 4,12 - f 1,79
647	Haal	842,75	van f 1,67 - f 0,41
405	Lever en kuit	620,50	van f 1,63 - f 1,43
150	Aal	375,00	van f 2,50 - f
598	Diversen	2.017,05	van f - f

264.770

1.004.125,03

Eer het **ECHT WINTER** wordt
en de mazout
NOG OPSLAAT,

Bestel een **MAZOUTTANK**
van **1200 L.**



bij SCAP

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE
TEL. 70 29 51

M



**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.