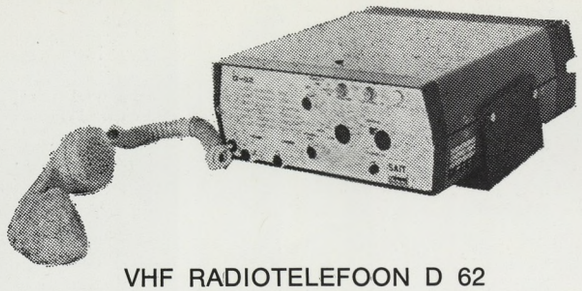
HET VISSERIJ BLAD

VRIJDAG 15 OKTOBER 1976 — PRIJS 30 FR. — Nr. 39 — 43e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



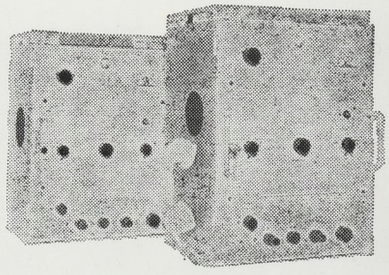
VHF RADIOTELEFOON D 62

KUSTVAART - ZEEVAART

SAIT ELECTRONICS
NAVIGATIETOESTELLEN
VOOR DE ZEEVISSERIJ

SAIT
Electronics

SATNAV ONTVANGER



SSB ZENDER/ONTVANGER
ER 210/410

Voor nadere inlichtingen :

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE
HENDRIK BAELSKAAI 21
TEL. (059) 70 08 11/12

8450 NIEUWPOORT
KAAI 46
TEL. (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE
WANDELAARSTRAAT 4
TEL. (050) 54 41 21

(7790V)

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)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren
Jos. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

LEES "HET VISSERIJBLAD"

het visserijblad

Vrijdag 15 oktober 1976 — Nr. 39

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.400 FR — 6 MAANDEN 750 FR — 3 MAANDEN 375 FR — BUITENLAND 1.600 FR — NEDERLAND 100 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Kanttekeningen bij de nieuwe viskeuring

Beschouwt Volksgezondheid het Zeevisserijbedrijf als een nieuwe melkkoe ?

Binnen zes weken, op 1 december 1976, start in ons land de nieuwe keuring van de vis. Jarenlang is er sprake van geweest en werd er over gepalaberd. In april van dit jaar heeft de minister van Volksgezondheid de knoop doorgehakt en verscheen in het Staatsblad van 26 mei 1976 een koninklijk besluit van 58 artikelen, waarbij met ingang van 1-12-76 de keuring van vis en de handel in vis in België aan strenge hygiënische normen en voorwaarden worden gekoppeld.

Op het eerste zicht een uitstekend initiatief, al komt het jaren te laat. Maar tegen het principe zelf van de viskeuring kan geen zinnig mens iets inbrengen. Integendeel, het is in het belang van iedereen, van de aanbrengers, de handelaars en de verbruikers, dat de vis zo vers en zo onberispelijk mogelijk verhandeld en verkocht wordt. Vanwege zijn hoge graad van bederfbaarheid kunnen geen voorzorgen genoeg worden genomen om de versheid van de vis te verzekeren en de koper prima waar voor zijn geld te geven. Door de verminderde aanvoer en het vaak ontoereikend aanbod zijn de meest begeerde vissoorten erg duur geworden. Het zal de eerstkomende jaren op dat vlak wel niet beteren : de vraag naar kwaliteitsvis stijgt met de dag, de overbevissing en de dalende vangsten zijn er oorzaak van dat er op de markt een tekort is voor vele, zeer gevraagde vissoorten. De prijzen moeten dus normaal nog de hoogte ingaan, zeker voor die soorten die nu al „stukken van mensen" kosten.

Als de verbruiker weet dat de vis die hij aankoopt, vooraf gekeurd en gekontroleerd is en dat er „van schip tot keuken" de grootste voorzorgen op gebied van hygiëne en verzorging genomen werd, kan dit het vertrouwen in het produkt vis slechts doen toenemen en is een goede en billijke prijsvorming in het belang van reder en handelaar verzekerd.

KOPEN KOST GELD

De viskeuring die door het departement van Volksgezondheid georganiseerd wordt en die, zoals gezegd, binnen enkele weken definitief van wal steekt, brengt kosten mee. Er worden 15 gediplomeerde veeartsenkeurders aangesteld om in de vismijnen, pakhuizen en verwerkingsbedrijven aan viskeuring en kontrole te doen. Ook aan de grens worden mannetjes gezet om de vis bij de invoer aan een sanitair toezicht te onderwerpen.

Een klein kind beseft dat die mannen niet voor niets werken en dat er iemand moet opdraaien voor de kosten, door de keuring en het sanitair toezicht veroorzaakt. De wet zelf zegt dat er rechten kunnen geheven worden „ten laste van de invoerders en van de eigenaars" van de vis. Wat invoerders zijn is voor iedereen duidelijk. De „eigenaars" waarvan sprake in de wet zijn niemand anders dan de reders die de vis aanvoeren. Want diezelfde wet bepaalt ook, dat de keuring vóór de verkoop moet gebeuren. Zolang de verkoop niet heeft plaats gehad, is het de reder die eigenaar blijft van ZIJN vis, maar dat heeft ook voor gevolg dat hij het is die mag afdokken.

Een invoerder kan die bijkomende kosten nog in zijn prijs doorrekenen. Een reder kan dat niet : door het mechanisme van de afslag met zijn vrije prijsvorming en de schommelingen door de wet van vraag en aanbod teweeggebracht, moet de aanvoerende reder de keuringskosten zelf dragen, zonder ze op de handel te kunnen afwentelen. Maar kom, de wet is nu eenmaal de wet. Het staat vast dat de kosten moeten betaald worden door aan- en invoerder. Men kan zich daar desnoods bij

(vervolg blz. 2)

Het toekomstig E.E.G.- visserijbeleid

Het voorstel van gemeenschappelijk beleid dat door de Commissie werd uitgewerkt, bevat vier aspecten : ten eerste het besluit om, in principe vanaf 1 januari 1977, langs de kusten van de lidstaten een visserijzone van 200 mijl in te stellen, zone die gemeenschappelijk zou worden ; ten tweede het belasten van de Commissie met de onderhandelingen met derde landen ten aanzien van het toekennen van visserijrechten aan vissers van deze landen in de gemeenschappelijke zone, en omgekeerd van rechten aan onze vissers in de zone van de betrokken landen ; ten derde het in voege brengen, binnen de gemeenschappelijke zone van een gemeenschappelijk visserijbeleid ; en ten slotte het speciale regime, binnen genoemde zone, ten voordele van de kustvisserij.

We zullen het, in dit artikel, niet hebben over de eerste twee aspekten, hoewel daar heel wat over te zeggen valt. Maar eerst nu het probleem van het gemeenschappelijk beleid, en dat van de voor de kustvisserij voorbehouden zone.

Het gemeenschappelijk visserijbeleid binnen de 200 mijlszone zou in hoofdzaak tot doel hebben, door een rationeel beheer van de visstapels, er toe te komen dat alle vissers van de gemeenschap hun bedrijvigheid kunnen uitoefenen met een maximum kans om renderende vangsten te realiseren op hun traditionele visgronden. De nadruk wordt dus gelegd op het behoud of het herstel van de normale produktiviteit van de zee. In andere woorden : het komt er vooral op aan een definitief einde te maken aan de overbevissing.

Hoe zal dit doel bereikt worden ? De Commissie voorziet twee fasen.

TOELAATBARE VANGSTEN

Tijdens de eerste zal de werkwijze van de Noord-Oost-Atlantische Visserijcommissie voortgezet worden. Er zullen dus voor iedere visstapel totaal toelaatbare vangsten vastgesteld worden, en deze totale hoeveelheden zullen verdeeld worden tussen de lidstaten volgens een verdeelsleutel die, voor vijf jaar, zou vastgesteld worden op basis van de « historical performances » d.w.z. de resultaten die geboekt werden tijdens een referentieperiode.

De totaal toelaatbare vangsten zouden vastgesteld worden door de Raad, op voorstel van de Commissie, die zelf haar voorstel zal baseren op een advies verstrekt door een Wetenschappelijk en Technisch Comitee voor de Zeevisserij, dat zijn rapporten zal opstellen op grond van de gegevens verstrekt door de onderscheiden wetenschappelijke instituten (o.a. ons Rijksstation) en de statistieken geleverd door de bevoegde nationale diensten (o.a. onze Dienst voor de Zeevisserij).

Het spreekt vanzelf dat bovendien andere maatregelen, die nu ook in gebruik zijn, verder zullen gehanteerd worden. Hier moet gedacht worden aan de maten voor netmazen, minimum aanvoermaten voor bepaalde vissoorten, verboden gebieden, enz...

Wat meer bepaald betreft het systeem van de toelaatbare vangsten, heeft de Commissie speciaal aandacht besteed aan het probleem van de kontrole.

In grote lijnen denkt zij aan twee aspekten van de zaak. Ten eerste het invoeren van de veilplicht, en ten tweede het instellen van een systeem van visvergunningen.

HET BEHOUD VAN DE VISSTAND

Het grote probleem van de visserij voor industriële doeleinden werd niet vergeten. De Commissie is er zich van bewust dat dit een zware dobber voor haar zal zijn. Oplossingen stelt ze in het huidige document echter niet voor.

Tijdens de tweede fase moet het uiteindelijke doel, met name het rationeel beheer en de optimale exploitatie van de biologische rijkdommen van de gemeenschappelijke zee, bereikt worden door middel van het struktuurbeleid. Anders uitgedrukt betekent dit dat men alle nodige maatregelen zal treffen om te bereiken dat de gemeenschappelijke vissersvloot

(vervolg blz. 2)

HET ZEEVISSERIJBEDRIJF ALS EEN NIEUWE MELKKOE ?

(Vervolg van blz. 1)

neerleggen, hoe zwaar de nieuwe last ook ekonomisch zal drukken op het reeds wankel evenwicht van zovele bedrijven.

Wat echter niet meer opgaat en wat ronduit tot een schandaal aan het uitgroeien is, zijn de buitensporige heffingen die door Volksgezondheid opgelegd worden, heffingen die buiten alle proporties staan tot de benodigde gelden om de kosten te dekken.

ONAANVAARDBAAR

Het keuringsbesluit bepaalt dat het keuringsrecht op de ingevoerde vis (voorlopig zonder de konserven en bereidingen) 0,50 fr. per kg. bedraagt. Nog niet in een besluit bepaald, maar eveneens met ingang van 1 december a.s. zal ook op elke kilo in de vismijnen aangevoerde vis **minstens** een halve frank per kg. aan keuringsrecht dienen afgedokt te worden.

Vijftig centiemen per kg., het heeft de air van een peulschil te zijn. In realiteit gaat het om miljoenen die door het bedrijf mogen gelammerd worden, en met opbrengsten waarmee men in staat moet zijn de viskeuring van heel West-Europa te financieren !

Om te beginnen is er de heffing, reeds voorzien in het koninklijk besluit van 30 april 1976, en die de ingevoerde vis treft. Berekend op de invoer van 1975, zonder de konserven (die eerlang ook er onder zullen vallen, heeft Volksgezondheid beloofd !), overschrijdt de opbrengst van de invoerheffing de 36 miljoen fr. per jaar. Mét de konserven er bij zitten we al aan 47 miljoen fr.

En de miljoenendans gaat verder ! Gesteund op de cijfers van wat aan vis in de drie Belgische vismijnen in 1975 aan land werd gezet, nl. 40.434 ton vis, zal de nieuwe heffing bij de aanvoer nog eens jaarlijks op zijn minst, 20 miljoen fr. gaan opleveren.

In schoon Vlaams betekent dit dat door reders en invoerders samen per jaar 67 miljoen Belgische frank moet bijeengeschart worden om de wedden en verplaatsingsonkosten van enkele viskeurders te gaan betalen !..... Dat is eenvoudig weg onaanvaardbaar.

Onaanvaardbaar omdat geen enkel reder, invoerder of verwerkend bedrijf een zo buitensporige bijkomende last dragen kan. Een belangrijke visverwerkende firma uit het Brugse heeft berekend dat de invoerheffing aan het huidig tarief de aanschaffingsprijs van zijn grondstoffen per jaar met 2 miljoen fr. zal bezwaren. Zo maar.....

Onaanvaardbaar eveneens omdat de wet zelf het verbiedt. Op Volksgezondheid zou men toch beter moeten weten. In artikel 6 van de wet van 15 april 1965 staat letterlijk dat " rechten kunnen worden geheven..... die bestemd zijn **om de kosten te dekken.....**". Er staat zeker niet in dat een verkapte belasting op de rug van het visserijbeddijf mag ingevoerd worden, met gelden die rechtstreeks naar de Staatskas vloeien en waar verder geen haan over kraait.

Onaanvaardbaar vooral omdat de opbrengst van de heffing buiten elke verhouding staat tot wat voor deze viskeuring nodig is. **Zouden de minister van Volksgezondheid en zijn ambtenaars bij het uitvaardigen van dit besluit ook maar één ogenblik beseft hebben, welke zware lasten zij hiermee op de rug van het bedrijf geschoven hebben ?** Het kan toch hun bedoeling niet zijn een apparaat van 30 tot 40 viskeurders in het leven te roepen, alleen om een verrechtvaardiging te vinden voor de blunder die begaan is door het invoeren van een te hoge heffig van 0,50 fr. per kg. en om dat geld „op te doen" !

MIJNHEER DE MINISTER,

Nog eens, wij herhalen het om alle misverstanden te vermijden, het visserijbedrijf wil zijn steentje bijdragen voor een gezonde viskeuring. Maar het weigert pertinent zich door Volksgezondheid een soort molensteen om de hals te laten hangen en te verdrinken.

Ambtenaren kunnen zich vergissen — 't zijn ook maar mensen — en de ministers J. De Saeger en W. De Clercq, respektievelijk minister van Volksgezondheid en van Financiën, die onder dit onzalig besluit hun handtekening geplaatst hebben, hebben vermoedelijk te goeder trouw geen moment beseft onder welke zware druk zij met één pennetrek het ganse visserijbedrijf hebben gezet.

Ook zij dienen te beseffen, dat er geflaterd werd ! De visserij is geen melkkoe die kan blijven geven !

Vergissingen zijn er om hersteld te worden. Er moeten en mogen keuringsrechten geheven worden. Maar die halve frank per kilo moet weg, omdat hij onbillijk, onredelijk en onnodig is.

Die keuringsrechten moeten gedragen worden door de gemeenschap, maar niet door hen die miljarden deviezen aanbrengen uit zee en dus het land verrijken.

De ministers — wie zij ook zijn —laten graag en veelvuldig verstaan, dat zij om het wel en wee van de visserij bekommerd zijn. Het is nu of nooit het moment om te bewijzen dat zij dat ook menen. Wij rekenen op de minister van Volksgezondheid om via een aanvullend besluit de begane onrechtvaardigheden en overdrijvingen te herstellen, door de bijdrage in de kosten van de viskeuring tot normale en redelijke verhoudingen terug te brengen op kosten van de gemeenschap, maar niet op hen die dag en nacht op zee voor die aanvoer van een gezond voedsel zwoegen.

P. Vandenberghe.

HET TOEKOMSTIG E.E.G.-VISSERIJBELEID

(Vervolg van blz. 1)

zal zijn gemaakt naar de maat van de voortbrengstcapaciteit van de ter beschikking staande visgronden. Ieder visser weet dat wanneer er niet te veel schepen zijn (of niet te veel P.K. ! !) iedereen gemakkelijk aan zijn brood kan komen.

MAATREGELEN VOOR DE KUSTVISSERIJ

Zo komen we tot het laatste aspekt van het voorgestelde beleid, met name de speciale maatregelen ten voordele van de kustvisserij. Hier stelt de Commissie twee maatregelen voor.

Ten eerste het behoud van de nu reeds voorziene kustzone van 6 mijl die uitsluitend mag bevist worden door de schepen die de vlag van de kuststaat voeren, met daarenboven een bijkomende zone van nog eens 6 mijl op die gedeelten van de kust waar de bevolking in belangrijke mate afhangt van de kustvisserij. De Commissie stelt echter ook voor dat op de plaatsen waar nu historische rechten werden erkend aan lidstaten, deze ook zouden behouden blijven.

Ten tweede zou van de totaal toelaatbare vangst een gedeelte voorbehouden worden aan de vissers uit streken waar de algemene economie in grote mate afhankelijk is van de zeevisserij. Hier wordt dan in de eerste plaats gedacht aan Ierland en Schotland.

Wat moeten we van deze voorstellen denken ?

Laten we eens beginnen met het laatste, de voorstellen ten voordele van de kustvisserij.

Een eerste kritiek hierop is dat nergens staat dat deze voorstellen inderdaad zijn gedaan ten voordele van de echte kustvisserij. Er staat wel dat de eerste zes mijl voorbehouden worden aan de schepen die de vlag voeren van de lidstaat, maar dat betekent nog niet dat alleen echte kustscheepsjes zullen toegelaten worden. Ook afdoende bescherming van de paai- en kweekplaatsen van de vis is hierdoor niet gegarandeerd.

De Belgische delegatie heeft totnogtoe het standpunt verdedigd dat een diskriminatie volgens de vlag in tegenspraak is met de geest en de letter van het Verdrag van Rome, en dus onaanvaardbaar. Wel kan aanvaard worden dat op bepaalde gedeelten van de kusten der Gemeenschap maatregelen zouden getroffen worden op basis van technische kriteria, met het doel ofwel de paai- en kweekplaatsen te beschermen, ofwel de kleine kustvisserij tegen het te sterke opdringen van de grotere schepen. Maar dan zonder diskriminatie van vlag. De meeste andere lidstaten nemen in meerdere of mindere mate hetzelfde standpunt in.

Diametraal daartegenover staan de Britten en de Ieren die eenvoudig het princiep van de vrije toegang tot de gemeenschappelijke visgronden overboord willen werpen en een brede zone van de gemeenschappelijke zee in eigendom opeisen. Ze menen dat 50 mijl een minimum is ! Er wordt over de plas erg emotioneel gereageerd op alles wat deze zaak aangaat en de uitdrukking « up to the beaches » schijnt op ieder rechtgeaarde Brit in te werken als de welbekende rode lap op de even bekende stier.

Het zal hier zeker hard tegen onzacht worden.

HET QUOTASYSTEEM

Wat nu betreft het voorstel van fisheries management binnen de gemeenschappelijke zee, moet ons eerst van het hart dat de meeste mensen het beruchte vangstkwoteringssysteem al hartstikke beu zijn. Het heeft al heel wat ellende gebracht, teveel om hier allemaal te gaan beschrijven. Het brengt hardwerkende vissers-reders in de miserie, schept herrie op de markt, geeft aanleiding tot allerlei touwtrekkerij en noem maar op.

Laten we eens drie voorname redenen opgeven waarom het systeem eenvoudig niet kan deugen :

1) Het geeft aanleiding tot een enorme fraude, en geen kontrolesysteem is hiertegen opgewassen. Het is niet mogelijk hier de tientallen methodes te beschrijven die gebruikt worden, of zouden kunnen gebruikt worden. Dit heeft verder tot gevolg dat in visserijkringen achterdocht en wantrouwen geschapen wordt, wat dan de zaak nog verergert ;

2) Het houdt geen rekening met de grillen van de natuur. In sommige omstandigheden zal eenzelfde kwotum ofwel ruimschoots voldoende blijken, zodat de visserij vrij kan doorlopen, ofwel zeer onvoldoende zodat het kwotum lang vóór het einde van de periode waarvoor het geldig is dreigt uitgeput te geraken met als gevolg moeilijkheden en spanningen zowel in de produktiesektor als op de markt ;

3) Het speelt geen positieve en dikwijls een negatieve rol op het sociaal-economisch vlak. Hard werkende mensen, die hun spaarcenten in hun ideaal, een eigen schip, hebben belegd, kunnen erdoor voor een ware ramp komen te staan. We moeten niet zo heel ver lopen om dramatische toestanden te ontmoeten.

(vervolg blz. 3)

HET TOEKOMSTIG E.E.G.-VISSERIJBELEID

(Vervolg van blz. 2)

VOOR EEN STRUCTUURBELEID

We kunnen het dan ook alleen maar toejuichen dat de Commissie dit schijnt in te zien, en dus in een tweede fase een struktuurbeleid in de plaats voorstelt.

Dit is trouwens een idee, die door ons, en ook door onze ambtenaren, reeds sedert jaren werd vooropgesteld en verdedigd. Michielsen en Hovart hebben, zo we het goed voorhebben, dit voorstel reeds enkele jaren geleden gedaan, en Minister Lavens heeft ook tijdens zijn toespraak ter gelegenheid van de inhuldiging van het Rijksstation op deze gedachte gezinspeeld.

Dit alternatief is in onze ogen helemaal niet moeilijk te realizeren : de visserijdeskundigen zijn mans genoeg om precies te berekenen welke vloot, rekening gehouden met alle technische gegevens over scheepstype, vistuig, visserijmethode, afstand tot de visgronden, enz..., beantwoordt aan een rationele exploitatie van de gemeenschappelijke 200 mijlszone, en, in secundaire orde, de visgronden die ons nog ter beschikking staan buiten onze eigen zone.

Door een streng beleid van kredietverlening voor nieuwbouw, ombouw, modernisering van schepen, en anderzijds van het verlenen van premies voor slopen van oude of niet meer aan de nieuwe omstandigheden aangepaste schepen en premies voor het beëindigen van bedrijf, en eventueel zelfs door een beleid van licenties voor het in bedrijf brengen of houden van vissersvaartuigen kan in korte tijd, laten we zeggen een paar jaar, de gemeenschappelijke vloot op het ideale peil gebracht worden.

Vanzelfsprekend moeten de maatregelen in verband met netmazen, minimum maten van de vis, gesloten gebieden of gesloten seizoenen gehandhaafd blijven.

Indien dit verwezenlijkt wordt dan zijn, binnen de gemeenschap, zowel de problemen van overbevissing als deze van overinvestering uit de wereld geholpen.

De vraag kan gesteld worden of niet onmiddellijk met een dergelijk struktuurbeleid kan gestart worden, zodat het systeem van de vangstkwota slechts voorlopig en voor zeer korte tijd zou moeten gehanteerd worden.

Een rationeel struktuurbeleid met daarenboven het beschermen van paai- en kweekplaatsen, en het drastisch beperken van de visserij voor industriële doeleinden, zal in zeer korte tijd en heel wat betere en meer grondige sanering teweegbrengen dan het kwoteringssysteem.

P. VANDENBERGHE

Een zeer gevaarlijke toestand aan de vissershaven

Zal de stad en het Ministerie van verkeer zijn verantwoordelijkheid opnemen ?

Plaats voor vissersvaartuigen ingenomen

Vorige week woensdagavond heeft een zware sleepboot van de firma Letzer, de «Genevieve Letzer» van de slipway komend, een maneuver uitgevoerd, waarop de machine verkeerd reageerde, met als gevolg dat de sleper daar terecht kwam tegen een tankertje, dat, naar het schijnt, geladen was met 20 duizend liter mazout en zware averij opliep, maar toch drijvend kon gehouden worden, terwijl de mazout de haven invloeide. Als men weet dat het hier gaat om een oud beestje, dat regelmatig de vissershaven in- en uitvaart en veel van zijn mazout verloor, is het een feit, dat zo'n schipje elke dag heen en weer vaart en daar met kamions geladen wordt, een bestendig gevaar van brand daarstelt in een haven waar voor honderden miljoenen frank aan vissersvaartuigen gelegen zijn.

Dit scheepje daar laten liggen en varen voor zeer weinig ladingen, is een groot gevaar.

Andere maatschappijen laden met kamions of met pipelines.

De vraag stelt zich, wat er zou gebeuren, moest er zich als gevolg van een aanvaring als deze, brand ontstaan.

Al wie er ligt, zou er aan zijn voor zijn moeite en het zou de verzekering zijn die mag tussenkomen, daar de eigenaar van het mazoutscheepje slechts enkele duizenden frank zou betalen, gezien het scheepje slechts een bruto tonnage heeft van ongeveer 60 Br. Ton.

Verder stelt zich de vraag of dergelijke scheepjes gekeurd worden door de zeevaartinspectie en of deze wat dikte van hun platen en veiligheidsnormen betreft, voldoen aan de wettelijk gestelde eisen.

Het gevaar voor een catastrophe is niet denkbeeldig en het gebruik van zo'n scheepjes in de Oostendse vissershaven is overbodig, gezien de bestaande instellingen en mogelijkheden tot laden per kamion.

EN IN HET TIJDOK ?

Door de kustvissers-reders werd vorige week in de Vissershavencommissie gewezen op het feit dat in de tijhaven, speciaal voor de kustvissersvaartuigen gebouwd, die er hun garnaal, vis en ook in haringen sprottijd komen lossen, geen plaats meer is. Niet alleen liggen er talrijke sportvissers in de weg, maar ook daar schuilt groot gevaar met een zeer oud vissersvaartuig, welke een wrak is en waarop een mazouttank staat gevuld met mazout.

Dit wrak kan elk ogenblik zinken, is niet bemand en neemt tevens de plaats in van vissersvaartuigen.

Het is dikwijls omringd met wrakhout dat doordrengd is met olie en bij de minste onvoorzichtigheid of aanvaring daar een zware brand kan veroorzaken. Dit schip betaalt noch sluis, noch dok- noch havenrechten.

Dezelfde toestand doet zich voor aan de scheepswerven, waar allerlei oliehoudende wrakstukken terecht komen en waar dikwijls het mazouttankje 's nachts gelegen is.

Wij wensen de havenkapitein en de stad Oostende op hun grote verantwoordelijkheid te wijzen en hopen dat in het belang van de veiligheid, de kustvissersvaartuigen en de netheid van het tij- en vlotdok van de vissershaven strenge veiligheidsmaatregelen genomen worden.

Waar vissersvaartuigen aan allerlei strenge veiligheidsnormen onderlegd zijn ,is het maar normaal dat vaartuigen waarvan het bestaan noch de aanwezigheid geen zin heeft, aan minstens dezelfde stelregels onderworpen worden.

P.V.

JONGE VISSER OVER BOORD

Vorige week vrijdag heeft zich aan boord van de Zeebrugse treiler Z.597 «Jupiter» een ongeval voor gedaan, waarbij de 20-jarige Jan Dewitte in tot nog toe onbekende omstandigheden om het leven kwam. De treiler had pas enkele uren vroeger de Oostendse vissershaven verlaten met besteming naar de visgronden toen men gekomen ter hoogte vn Koksijde, vaststelde dat de jeugdige matroos aan boord nergens te vinden was. Overal werd gezocht tot dat men uiteindelijk tot de conclusie kwam dat het ergste zich had voor gedaan, met name dat Jan Dewitte over boord moest geslagen zijn. Onmiddellijk sloeg de schipper alarm en met bijstand van de sleepboot «Zeetijger», de helicopter van de luchtmachtbasis te Koksijde en een vaartuig dat vanuit Dunkerke was uitgevaren, werd de ganse omgeving afgezocht. Vruchteloos evenwel. Toen het donker werd moesten de opzoekingen gestaakt worden en zette de «Jupiter», engendom van reder Leon Vlietinck uit Heist, terug koers naar de thuishaven. Enkele dagen later werd een laars opgevist die vermoedelijk eigendom was van het slachtoffer. Jan Dewitte was ongehuwd en woonde te Middelkerke aan de Duinenweg, 367.

Zeevisserij :

Van scheepsjongen tot schipper

Zondag 10 oktober had in de Vlaamse T.V. te 16 uur een uitzending plaats in de rubriek : Voor boer en tuinder, met als titel : Van Scheepsjongen tot Schipper.
Deze uitzending wordt heden zaterdagnamiddag 16 oktober te 14u.30 opnieuw uitgezonden.
We raden onze lezers aan deze uitzending te volgen en ons achteraf hun bevindingen mee te delen. We zullen ze inlassen. Ondertussen heeft het weekblad «De Boer» van 8 oktober, daarover het volgende geschreven.

Het hoeft niemand te verwonderen dat in de rubriek «Voor boer en tuinder» een programma wordt uitgezonden over de «Zeevisserij». Voor een aantal aangelegenheden ressorteert de zeevisserij onder het Ministerie van Landbouw. Voor de sociale en economische problemen, vooral wat de visserijtechniek aangaat, moet de visserij terecht bij datzelfde ministerie.
Andere aangelegenheden (zeevaartroutes, zeevaartrecht en allerlei reglementeringen) worden dan weer behartigd door het Ministerie van Verkeerswezen.
Op 22 september werd door de minister van Landbouw overigens te Oostende een nieuw Rijksstation voor de Zeevisserij opengesteld. Maar dat is niet de enige, zelfs niet de belangrijkste reden waarom in «Voor boer en tuinder» aandacht wordt besteed aan de zeevisserij. De meeste aspecten van de zeevisserij en van de landbouw zijn gelijklopend. Vele problemen zijn gemeenschappelijk voor de boer en voor de visser.

1. De boeren zowel als de vissers vormen een eerder gesloten sociale groep. Maar voor beide sociale groepen heeft zulks tot gevolg dat ze hun egen «cultuur» hun eigen «tradities» hebben en voor het grootste deel nog hebben bewaard, wat minder kan gezegd worden van andere bevolkingsgroepen.

2. Vissers, zowel als boeren zijn in grote mate «beroepsgebonden». Op elk moment voelen zij zich nauw betrokken met hun beroep, met hun «stiel». Heel het gezin deelt de vreugden en de zorgen van het landbouwbedrijf. Dat is evenzo waar voor de vissers.

3. Om in de zeevisserij te gaan is er veel kapitaal nodig. Maar ook een boerderij, met alles wat erbij hoort ,vertegenwoordigt een heel kapitaal.
Een vissersvaartuig kost al vlug meer dan 10 miljoen fr.
Dat kapitaals-intensieve karakter van de zeevisserij, laat zich — zoals in de landbouw — scherp voelen op het ogenblik van de generatiewisseling.

4. Nog meer dan in de landbouw komt in de zeevisserij het familiale karakter van de uitbating tot uiting Een schip is veelal eigendom van de vader en zijn twee zonen bijvoorbeeld, of van drie broeders. Zij houden het schip niet enkel in familiebezit, maar ze werken er ook mee in familieverband.

5. Er vertoont zich een scherp stijgende curve wat betreft de afvloei van mensen in de landbouw én in de visserij. Wellicht is deze afvloei in de zeevisserij het grootst.
De zeevisserij heeft ook te kampen met het vinden van vreemde arbeidskrachten.

6. In de landbouw is in de jongste jaren het verloren gaan van goede landbouwgronden cruciaal geworden. Ook in de zeevisserij stelt zich weer eens eenzelfde probleem. De meeste interessante visgronden liggen niet meer vóór de Belgische kusten. Vis is er nog wél voor de Engelse, de Ierse en de IJslandse kust. Maar al deze landen — en vooral IJsland — hebben hun territoriale wateren uitgebreid. Dus de strook zee vóór en gelijklopend (parallel) met hun kust waarin geen vreemd land mag vissen, werd uitgebreid. Zij willen hun eigen visserij beschermen.
De visserij wordt in haar produktiviteit ook nog op een andere wijze geringeloord. Internationale wetten leggen immers ook op dat de mazen van de netten steeds groter moeten worden én dat de omvang van de vangst moet beperkt worden. Ook daarvoor zijn er natuurlijk redenen.

7. Boer en tuinder én de visser zijn «prijsnemers». Op het ogenblik van de verkoop heeft in beide gevallen de producent geen invloed op de prijs van zijn produkt. Hij heeft de prijs te aanvaarden die zich aanbiedt op de veiling.
Boeren en vissers kunnen nauwelijks de prijs van hun produkten optrekken.

8. Het werk van de boer is zwaar, hard, soms ook vuil. Dikwijls niet ongevaarlijk. Hetzelfde kan gezegd van het visserswerk. De boer is afhankelijk van het weer. De visser ook.

9. De boer moet een bijna encyclopedische kennis hebben. Het is niet anders voor de visser : hij is biloloog (kennen van de leefgewoonten van de vissen), hij is technieker, moet op de hoogte zijn van motoren en machines, moet bedreven zijn in radiofonie en telegrafie, hij is weerkundige, aardrijkskundige, navigator(een niet te onderschatten eigenschap voor een visser), kenner van internationaal zeevaartrecht en noem maar op.

TYPISCHE SCHOLING

De uitzending «Voor boer en tuinder» van zondag 10-10-76 handelt in haar geheel over de opleiding tot visser. Er zijn aan onze kust zes vissersscholen, waar jongeren van twaalf een opleiding van drie jaar kunnen aanvangen. Als ze 15 jaar zijn, kunnen ze op zee om er zowat duivel-doet-al te zijn.
Het is dan hard werken. Wie dat doet en zich bewust is van zijn plicht, krijgt snel een verantwoordelijkheid toebedeeld. Voor hem zit de mogelijkheid erin om schipper (de eerste aan boord) te worden. Om bevel te voeren over een vaartuig moet de geïnteresseerde, na 5 jaar varen, terug naar school en moet opnieuw een examen afleggen.

Zowel voor de visser als voor de boer is permanente vorming een noodzaak, want de evolutie in de techniek staat voor niets.

In die vissersscholen wordt natuurlijk zowel praktijk als theorie gegeven. Het visserij-onderwijs hangt af van het Ministerie van Verkeerswezen. Dat heeft ten behoeve van de zes vissersscholen een eigentijds groot vissersvaartuig ter beschikking gesteld, waarop al de leerlingen éénmaal om de drie weken hun theoretische kennis in de praktijk kunnen omzetten.

En deze harde praktijklessen, gegeven door ervaren schippers en vissers, met jaren ondervinding, schijnen het entousiasme van deze knapen voor hun toekomstig beroep slechts aan te wakkeren.

N.V. PESCATOR in vereffening

Maatschappelijke zetel : H. Baelskaai 14, Oostende
Handelsregister Oostende nr 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 31 oktober 1976 te 11 uur, ten maatschappelijken zetel.

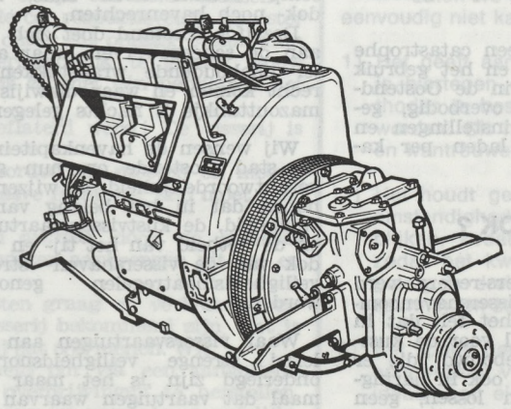
Dagorde :

1) Verslag van de vereffenaars ;

2) Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(7931/V)



MET LISTER GAAT ALLES BETER AAN BOORD !

Jazeker, alles gaat beter met Lister scheepsdieselmotoren. Of het nu gaat om een voortstuwingsmotor, hulpmotor of een electrogene groep, Lister verdient uw voorkeur.

Motoren van 5 tot 170 pk.

Electrogene groepen van 3 tot 117 KVA.

Lister **R.A. LISTER & C° N.V.**

Pepijnstraat, 51 - 3400-Landen
Tel. : (011) 88 10 35 - 88 19 96
A Hawker Siddeley Company

DE OOSTENDSE VISSERSHAVENKOMMISSIE KWAM BIJEEN

Het was vrijdag 8 oktober dat de Oostendse Vissershavenkommissie bijeenkwam onder voorzitterschap van schepen Dumarey.

Waar alle leden van handel, visafslag, de syndikaten en de Rederscentrale zich de moeite hadden gedoogd op de vergadering tegenwoordig te zijn, was dit niet het geval voor de politiekers van de gemeenteraad, die het anders zo gemakkelijk voor het zeggen hebben.

Als verontschuldiging kon men ditmaal de nakende verkiezingen inbrengen.

BEURTREGELING BIJ DE VISVERKOOP

Er werd naar een oplossing gezocht voor de bepaling van de volgorde bij de visverkoop.

Het voorstel om gedurende 6 maand de bestaande toestand te behouden wordt aanvaard. Gedurende die tijd zal voor deze kwestie een voorstel worden uitgewerkt om een aanvaardbare oplossing voor de partijen te bekomen. Van nu af zal immers de gulleńvisserij een einde nemen en wordt overeengekomen de zaak vóór april te herzien.

DE AANMONSTERING

Nu het Waterschoutsambt zijn huidige lokalen moet ontruimen, ware het wenselijk deze in de nabijheid van de bedrijfssfeer van de visserij in te planten. Het aanmonsteren van vissers, het aanwerven van vislossers, het stempelen zou in éénzelfde gebouw dienen te gebeuren, wat tijdwinst voor alle partijen zou betekenen. Als geschikte plaats wordt de H. Baelskaai of de Vismijn vooropgezet. Het is thans aan de Openbare Overheid ook hier praktisch te werk te gaan in plaats van er jaren over te spreken en niets te beslissen.

DE MODERNISERING VAN DE VISSERSHAVEN

Er wordt voorgesteld een beperkt komitee op te richten van mensen uit het bedrijf met als opdracht de nodige voorstellen te doen om de modernisering door te drijven. Waar de FEOGA in Engeland voor Lowestoft financieel hulp bood, kan dat ook hier.

MIJNRECHTEN OP DE INGEVOERDE VIS

Gezien de grootste visinvoerders buiten de vissershaven gevestigd zijn, ware het geen gelukkige maatregel dergelijk nieuw recht in te voeren. Alleen een bepaalde kategorie zou erdoor getroffen worden. Trouwens wordt de wettelijkheid betwist een dergelijk recht in te voeren.

K.B. 30-4-'76 DE VISKEURING

Betreffende de toepassing van het K.B. vn 30-4-'76 in verband met de keuring en de handel in vis, zal met de vertegenwoordigers uit de verschillende bedrijfstakken besprekingen worden gevoerd teneinde de richtlijnen te bepalen welke in de toekomst zullen worden gevolgd. Een vergadering van de direkties der drie havens wordt belegd voor woensdag 13 oktober, wat ondertussen heden is geschied.

VISVERKOOP OP DONDERDAG

De visverkoop op donderdag wordt op 7 u. bepaald in plaats van op 8 uur.

In de toekomst worden de vergaderingen van de Vissershavenkommissie gehouden op donderdag in plaats van op vrijdag.

De zitting werd daarop geheven.

TWEE GEWONDEN OP DE O.33 „MARBI" KNAPPE GENEESKUNDIGE ENGELSE HULP

Het is onze lezers bekend dat de laatste aanwinst van onze visserysvloot, de O.33, geleid door schipper-mede-eigenaar Pros Vanbillemont vorige week de haven van Oostende heeft aangedaan na een zwaar ongeval overkomen aan twee zijner bemanningsleden.

De O.33 had op 7 september de haven van Oostende verlaten om de bokkenvisserij te gaan bedrijven. Op 21 september werd er te Grimsby gemarkt, zoodat men op 23 september terug kon uitgevaren naar dezelfde gronden.

Vrijdag 1 oktober had men de netten gewondedn om herstellingen uit te voeren met een kalme zee.

Terwijl door de bemanning de herstellingen aan het stuurboordnet werden uitgevoerd, is motorist Rouzée Daniel op dek gekomen om te zien of het instaand water in het visruim buiten boord liep. Toen is de vaste achterste weier, die de stuurboord bok vasthoudt, gebroken waardoor de zware korrestok binnenboord viel en Rouzée Daniel, alsook Vermeulen Marcel, ernstig aan hand en arm gekwetst werden. Via Radio Humber werd onmiddellijk om medische hulp gevraagd en naar Grimsby gestevend, terwijl een Engelse reddingsboot met een dokter zou ter hulp snellen, wat ook geschiedde, zodat doktershulp op zee plaats had. Terwijl deze de gekwetsten verzorgde, werd verder naar Grimsby gestevend, waar een ziekenwagen beide gekwetsten onmiddellijk naar het hospitaal voerde.

Bij het ter perse gaan vernemen wij dat Daniel Rouzée de linkerbovenarm gebroken heeft en twee tot drie vingers zal verliezen. Marcel Vermeulen werd gekwetst aan de rechterhand.

Beide jonge vissers vertoeven nog in het hospitaal te Grimsby.

Hulde dient hier eens te meer gebracht aan de Engelse hulpdiensten, die snel ingrepen en de twee vissers uitstekend verzorgden.

STAAT VAN VERANDERINGEN

in de „Officiële Lijst der Belgische vissersvaartuigen" — SEPTEMBER 1976

Nieuw vaartuig

Z.126 «MARRETJE» — eigendom : DOBBELAERE Daniël, Elisabethlaan 300, 8390 Knokke-Heist. Seinletters : O.P.E.V.
Bt. 132,53, NT 48,08; bouwjaar 1970; werf 66; staal; motor Bolnes; 600 PK; nr. 3056; bouwjaar 1969; Navigatie-instrumenten : RF-R-DN-US-DNP-OP; Aut. pil.; Zeebrief : 22.9.76.

Blz. 59 bijvoegen

nr. 66 - Akerboom jacht- en scheepswerf N.V. Bergum - Nederland

Errata :

adres : BEKAERT Rosa (eigenares van de N.579 «KARINE») Oude Veurnevaartstraat en niet Oude Veurnestraat.

Geschrapt :

N.591 «DAGERAAD» — eigendom : René COULIER-DESAEVER, Franslaan 23c, 8450 Nieuwpoort.
Geschrapt : 24.9.76.

INCIDENTRIJKE OPLEIDING VAN EEN RUSSISCH VAARTUIG

De Ierse Kustwachter «Grainne» een vroeger Britse mijnenveger, heeft verleden week een bijzondere zware jacht moeten maken op een Russische hektreiler van 2.500 Brt, de «Belomorje» wegens overtreding van de visserijlimieten, vooraleer het schip te kunnen opbrengen.

Volgens de metingen van de «Grainne» bevond het Russisch schip zich een mijl binnen de kustwateren toen het verzocht werd halt te houden. De «Belomorje» ging echter aan de haal en de Ierse kustwachter vuurde gedurende een jacht van 4 mijl, dertig schoten af met zijn 4 cm. boordkanon vooraleer de Rus tot stilstand kwam. Sommige van de schoten schijnen rakelings over de boeg van de «Belomorje» gepasseerd te zijn en hebben waarschijnlijk toch het nodige effekt gemaakt. De kustwachter nam de treiler onder arrest, maar de Russische schipper weigerde elke medewerking. Hij beweerde dat de Ierse kustwachter schuldig was aan piraterij en nam kontakt op met de Russische ambassade te Dublin. Hij negeerde het order om naar Cork te varen. Ondertussen kwamen meerdere Russische treilers die in de omgeving aan het vissen waren, onder meer een zusterschip van de kustwachter zich in verdediging gedrongen voelde en eveneens om bijstand vroeg van de Ierse marine die een nieuwe mijnenveger zond met aan boord Ierse troepen. Ondertussen had de Russische ambassade kontakt opgenomen met de Ierse regering en drukking uitgeoefend om de «Belomorje» vrij te geven. De Ierse regering gaf echter niet toe en deelde de ambassade mede, dat de treiler volgens het internationale zeerecht wettelijk onder arrest geplaatst werd en een Ierse haven diende aan te doen. Toen dit bevel aan de kapitein van de treiler overgemaakt werd door de officier op bevel van de Ierse marine, beweerde deze laatste, dit zijn motoren uitgevallen waren. Een onderzoek door de Ieren bracht aan het licht dat dit niet het geval was en toen werd door deze laatsten gedreigd troepen aan boord te zullen plaatsen, het bevel over het schip te zullen overnemen en de «Belomorje» hetzij zelf naar Cork te varen, hetzij haar naar deze haven te zullen opslepen. Het duurde van woensdag namiddag tot 20 uur donderdagavond eer de schipper van de Russische treiler bereid gevonden werd zijn vaartuig onder begeleiding van de Ierse mijnenvegers naar Cork te varen waar het schip op vrijdagmorgen 1 uur aankwam.

De schipper weigerde echter van boord te komen om op het Iers bureel de aanklacht te horen notifieren. Men dreigde de schipper met geweld van boord te halen en het was ten slotte slechts na een onderhoud met een sekretaris van de Russische ambassade, dat de kapitein naar het politiebureel van Cork overkwam waar hem drie aanklachten ten laste gelegd werden respectievelijk voor illegaal vissen, het binnendringen in de eksklusieve kustwateren en weerspannigheid aan de Ierse overheid.

Een verzoek vanwege de Russen om het vaartuig in diep water te mogen laten ankeren buiten de haven, werd door de Ieren niet aanvaard. Volgens de Russen was dit nodig om de radar te gaan uittesten en om de resultaten hiervan aan de rechtbank als verdedigingsmiddel te kunnen voorleggen. Dit verzoek werd echter door de Ieren van de hand gewezen omdat men voor een vlucht vreesde van de treiler. Deze week zal de schipper reeds voor het gerecht gekomen zijn en het staat buiten twijfel, dat hij zal beboet worden alsmede de vis en het vistuig aangeslagen.

De «Belomorje» is een vaartuig van bijna 100 m. lang met een bemanning van 96 officieren en matrozen en 5 vrouwen. Men had slechts 25 ton makreel en haring aan boord. Na de opleiding van het schip, kreeg de Ierse marine een gelukwenstelegram vanwege de redersvereniging.

KORTE BERICHTEN

REILEN TUSSEN BRITSE DUIKERS EN VISSERS UIT PLYMOUTH

Tussen een groep duikers uit Plymouth en een vissersvaartuig uit Dartmouth ,ontstond een rel nadat het vaartuig de duikers verplichtte naar boven te komen door hen eenvoudig op te halen. De vissers uit Darthmouth beschuldigen de duikers van het leeghalen van hun fuiken en potten en de lokale redersvereniging had reeds een aanzegging gedaan aan het Ministerie van Landbouw en Visserij om de duikersaktiviteiten te legaliseren en te kontroleren.

De duikersvereniging zelf overweegt een procedure in te spannen tegen de reder en de bemanning van het vissersvaartuig omdat zij, door hun domme aanpak de levens van de duikers in gevaar brachten. Vooral bij het diepduiken, moet men eerste een langzame drukvermindering bewerkstelligen bij het ophalen van de duikers. Zo dit niet gedaan wordt, brengt men het leven van de duikers in gevaar en naar het schijnt hebben de impulsieve vissers deze voorschriften niet nageleefd. Volgens de visserij-officier van het gebied waren de duikers echter op verboden terrein en hadden geen recht zich in dit gebied op te houden, hetgeen dan terug door de duikersvereniging betwist wordt.

VIER IJSLANDSE TREILERS AAN DE AFSLAG VERLEDEN WEEK TE GRIMSBY !

Nadat we in onze vorige uitgave bericht gaven dat de eerste IJslandse treiler sinds de kabeljauwoorlog en de overeenkomst in Oslo, zonder enige opspraak aan de afslag kwam te Grimsby, zijn er verleden week vier IJslanders aan de markt geweest. Eén dezer treilers, de «Stalvik» maakte 4 miljoen B. frank met 2.600 van onze bennen, voornamelijk kabeljauw en gullen, hetgeen toch een gemiddelde is van iets meer dan 1.500 B. fr de ben.

BELANGRIJKHEID VAN DE 12-MIJLENZONE VOOR GROOT-BRITTANNIE

Niettegenstaande Ierland en Gr.-Brittannië een eksklusieve zone van 12 mijlen onvoldoende en onaanvaardbaar achten in het toekomstig E.E.G.-visserijstatuut, staat het toch vast, dat 90% van de schaal-, schelp- en weekdieren in deze zone gevangen wordt evenals bijna 90 % van de pelagische vissoorten als haring en makreel. Slechts voor kabeljauw, schelvis en wijting staan de cijfers eerder anders en komt maar 20% uit de 12 mijlenzone. Hier zijn de Britse vissers dus aangewezen op visserij buiten de 12 mijl en dit is de reden waarom zij te Brussel zijn gaan pleiten voor een bredere eksklusieve kustzone.

GEWEZEN EERSTE MINISTER HEATH KOCHT IN DE AFSLAG

Ter gelegenheid van zijn bezoek aan de visserijtentoonstelling te Aberdeen „Catch '76" bracht gewezen eerste-minister Edward Heath een bezoek aan de afslag en kocht er een bak vis in de markt. Er is niet medegedeeld of „Ted" deze bak heeft verder verkocht of voor eigen verbruik in een koelkast gestopt heeft. Wij zelf menen dat de „Ted" voor de aardigheid gemijnd heeft en nadien wel zijn koopje naar één of andere instelling gestuurd heeft.

ENGELSE EN IERSE KLACHTEN OVER DE RUSSISCHE TREILERSVLOOT

Vis tot gelijk welke kostprijs, schijnt zo de lijfspreuk te zijn van de Oosteuropese vloten en in het bijzonder van de Russische. En hierbij nemen deze vloten een loopje met het reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, zodat we verleden week een paar lichte incidenten kregen, zowel met Britse als met Ierse vaartuigen. Met eveneens het vooruitzicht van een voor de deur staande 200 mijlen visserijzone in de EEG-wateren, schijnt het de Britten en de Ieren alsof de Russen over stag gaan in hun visserij. Alhoewel de Oosteuropese vloot een massa vis wegvangt door de enormiteit van haar vloot en zowat 700 grote treilers, schijnt het individueel rendement eerder aan de lage kant te liggen. Treilers van 3.000 Br. Ton vissende op makreel op de Zuid-Westkust van Engeland zouden een week nodig gehad hebben om 30 ton makreel te vangen, hetgeen een Schotse seinetreiler soms in één enkele nacht wegvangt ! Wanneer de inspectie deze schepen aandoet, dan blijkt dat men zelfs over geen gedetailleerde kaarten beschikt van de vangstgronden en ook is het elektronisch vangstapparatuur zo elementair, dat de Britse schippers het nog niet eens zouden wille gebruiken voor standby-vistuig. De beroepsbekwaamheid van de Russische vissers zou bedroevend klein zijn en het is precies of men sommige oude Russen geprest heeft aan boord te komen als visser ! Dat de Britten en de Ieren de Russen dan ook als gevaarlijk aangezien is dan zeker begrijpelijk. Of zij veel of weinig vangen is voor hen echter van weinig belang. Het zijn staatsschepen.

DE ENGELSE VISMARKT MOET VERDWIJNEN !

De eeuwenoude vismarkt van Londen te Billingsgate langs de Theems moet verdwijnen om plaats te maken voor een nieuwe baan. Normaal had de baan reeds moeten doorgetrokken zijn, maar de Engelse vismarkt kreeg nog wat uitstel van executie omdat de plannen voor de nieuwe vismarkt nog altijd niet volledig in orde gekomen zijn. Nochtans is het reeds sinds 1960 dat de stadsmagistratuur, en namelijk de afdeling gezondheid en hygiëne opmerkingen gemaakt hadden over dit oud gebouw en dat men zou voorzien in een totaal up-to-date gebouw. Vele plannen en projekten werden opgemaakt en uitgewerkt maar geen enkel kwam tot realisatie. Mede door de inflatie zijn de prijzen van al deze projekten in al die jaren sinds lang achterhaald, zodat men nu schrikt voor de kosten van een nieuw verkoopscentrum. Men meent nu een plaats ontdekt te hebben in Oost-Londen, waar zich ledige en verlaten warenhuizen bevinden. Voor de lokale autoriteiten zou dit welkom zijn, maar de omwonenden die van de eventuele inplanting van een vismarkt gehoord hadden, hebben reeds een petitie ingediend om hiertegen te protesteren. Nochtans zou er in Billingsgate zelf nog plaats zijn aan de andere zijde van de Theems. Daar is de groentemarkt nog niet eens voor de helft ingenomen en vermits veel vishandelaars terzelfdertijd in groenten en fruit doen, zou dit dus goed uitvallen. Op deze enorme groentemarkt vindt men inderdaad ook koelinstallaties en moderne pakhuizen die zouden kunnen aangepast worden. In ieder geval met de nieuwe baan voor de deur van de vismarkt, zal er in één of andere zin toch een beslissing moeten vallen waarin zowel de lokale autoriteiten als deze van de Londense City hun verantwoordelijkheid zullen moeten opnemen.

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven
Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

KORTE BERICHTEN

WAARSCHUWING VOOR OEFENMIJNVELDEN

De commandant van het Hollands mijnenbestrijdingsflotielje nr. 1 deelt ons mede, dat in de periode van 1 tot 12 november a.s. een mijnbestrijdingsoefening wordt gehouden in een route langs de Noordhollandse kust (ongeveer 3 mijl uit de kust) en door het Molengat, Schulpengat, Marsdiep en Texelstroom.

In het kader van deze oefening zullen oefenmijnenvelden worden gelegd in gebieden met een straal van 1,5 mijl rond de volgende posities :

53°03'NB—05°01'OL
53°01'NB—04°50'OL
53°15'NB—04°48'OL
52°34'NB—04°30'OL
53°03'NB—04°38'OL

De visserij wordt verzocht in genoemde periode deze gebieden ruim te mijden.

Hollandse Minister Van De Stee : „QUOTERINGS-BEPALINGEN DIENEN GEHANDHAAFD"

Minister mr. A. van der Stee (landbouw en visserij) vreest, dat het niet-handhaven van de quoteringsbepalingen een gevaar is voor zowel toekomstige onderhandelingen over tong- en scholquota in het kader van de Noordoost-Atlantische Visserij Commissie, als voor een goede onderhandelingspositie van Nederland bij het vormgeven aan een toekomstig EG-visserijbeleid.

Dit blijkt o.m. uit zijn antwoord op schriftelijke vragen van het Tweede Kamerlid, de heer Roels, en zes anderen.

De bewindsman zal, in overleg met zijn ambtgenoot van justitie, een zodanig beleid voeren dat Nederland zich aan de internationaal aanvaarde quoteringsbepalingen houdt.

VIER POGINGEN NODIG OM EEN VISSERSVAARTUIG TE DOPEN

Om een fles champagne op de boeg van een nieuw gebouwd 28 meter vissersvaartuig klein te krijgen, waren vier pogingen nodig voor de vrouw van de directeur van de rederscompagnie. Een eerste maal was de zwaai niet krachtig genoeg en bereikte de boeg van het schip onvoldoende. Een tweede maal brak de koord waaraan de fles bevestigd was. Een derde maal ging de fles over de reling beneden de boeg en spatte uiteen op de winch. Tenslotte was de vierde keer goede keer. Sommige vissers bij wie nog altijd een beetje bijgeloof rest, menen dat dit geen goed voorteken is. Hopen we maar voor de zwartkijkers dat ze het totaal mis hebben.

FRANSE NIEUWBOUW IN PLASTIEK VOOR VISSERIJ-BEWAKINGS-OPDRACHTEN

Behalve de vijf vedetten voor reddingsopdrachten, heeft een Franse werf nu ook een vedette in plastiek materiaal gebouwd voor bewakingsopdrachten in de visserij. Het is een vaartuig met een lengte van 13 meter, een totale breedte van 4 meter, voorzien van 2 motoren van elk 320 PK en met een snelheid van 22 knopen ! Deze vedette wordt ingezet in de Middellandse Zee met als thuishaven Port-Vendres. Men schijnt in Frankrijk voor de bouw van kleine vaartuigen definitief de weg van de plastiek ingeslagen te zijn, niettegenstaande sommige onvolmaaktheden die vroeger aan het licht kwamen door het ontstaan van luchtbellen in het materiaal.

EEN FRANSE ADMIRAAL LEIDT EEN REDDINGS-OPERATIE MET REDDINGSBOOT

Toen de leden van de reddingsploeg van Fécamps voor hun jaarlijks eetmaal aan tafel zaten onder voorzitterschap van de admiraal Picard d'Estelan, lid van deze vereniging, werd plots de rust verstoord door een alarm op zee. Er was een rode vuurpijl afgeschoten door een vaartuig in nood. De redders met de admiraal aan het hoofd, haastten zich in de reddingsboot om hulp te gaan bieden. Het ging om een kleine zeiler, de «Lilliput» die door het slecht weder in nood verkeerde. De mast was afgerukt en de hulpmotor weigerde dienst. Het zeilbootje werd door de reddingsboot veilig opgesleept en het duurde een ganse tijd vooraleer de zeiler over zijn verbazing heen kwam gered te zijn geweest onder leiding van een echte admiraal.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BOEKBESPREKING

EEN SCHIP VIS

De presentatie van deze uitgave met als titel „Een schip vis" — „Onze Noordzeevisserij in woord en beeld" door Engel Jan de Boer en Cees van der Meulen, zal maandag 18 oktober te 10u30 plaats hebben aan boord van het Hollands visserij-onderzoekingsvaartuig „Tridens" van het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek te IJmuiden aan de Kotterkade.

Na een korte uiteenzetting door ir. E.J. de Boer over de inhoud van het boek, zal het eerste exemplaar worden aangeboden aan ir. Th. J. Tienstra, directeur van de Visserijen van het Min. van Landbouw en Visserij.

Daarna zal een korte tocht in zee worden gemaakt, waarbij een beeld verkregen kon worden van de toepassing van moderne vistuigen en visopsporingsapparatuur.

Dergelijke wijze van een boek voor te stellen, is eigenaardig maar daarom niet minder interessant.

De zeevisserij is immers nog steeds een belangrijke tak van onze nationale nijverheid. Weinigen beseffen op welke wijze in onze tijd de zeevisserij wordt uitgeoefend en de mate waarin dit bedrijf is meegegaan met de technische ontwikkelingen. Dit boek toont aan dat het juist de techmische ontwikkelingen zijn, die de bestaansmogelijkheid van de visserij hebben gegarandeerd. De techniek heeft het mogelijk gemaakt van de passieve visserij met staande netten over te gaan op de actieve visserij met gesleepte vistuigen door middel van hypermoderne hektrawlers. Dit betekent dat nog steeds ca 5.000 Nederlanders hun bedrijf als vissers op zee kunnen uitoefenen.

Dit boek wil een beeld geven van de activiteit van die vissers met hun trawlers en kotters op de Noordzee en in de wateren om de Britse eilanden en voor de Deense kust. Het opent met een inleiding waarin de ontwikkeling wordt geschetst van de Nederlandse zeevisserij sinds de veertiende eeuw. Vervolgens beschrijft de auteur de ontwikkeling via hoekers, bomschuiters en loggers tot de moderne motortrawler. Alle aspecten kmmen aan bod die bij de visserij een rol spelen : de visgronden, de vissoorten, de vistuigen, de scheepstypen, samenstelling en aard van de bemanning en de economische omstandigheden waaronder werd gevist. De grootste aandacht krijgt de visserij van onze tijd met het moderne fabriecksschip : de hektrawler.

Dit boek toont aan hoezeer de zeevisserij nog steeds een boeiend en bloeiend bedrijf is gebleven, terwijl de romantiek door de moderne techniek op de achtergrond is geraakt.

De fotograaf Cees van der Meulen heeft het leven en werken van de moderne visser in boeiende foto's vastgelegd, terwijl de vistechnieken en de bouw van de schepen door een aantal tekeningen worden verduidelijkt. Door tekst, foto's en tekeningen is het boek in woord en beeld een boeiende documentaire geworden van onze zeevisserij.

De prijs er van is gesteld op 600 fr en verkrijgbaar mits voorafgaande storting van dit bedrag plus 50 fr verzendingskosten op onze drukkerij, H. Baelskaai 30.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

SLECHT WEER

op vele visgronden gaf aanleiding tot hoge prijzen. Ronde vis en filetvis gingen zeer duur weg en goedkope vis kunnen we deze week echt niet vermelden. Zelfs schol en iek kregen zeer hoge noteringen die tot 40 fr opliepen. Vlaswijting steeg tot 45 fr, kabeljauw tot 77 fr, rog tot 62 fr en leng tot 66 fr het kg. Rode zeebaars was evenmin goedkoop en kreeg rond de 40 fr het kg. De tongen zijn duur gebleven als gewoonlijk, ze kenden zelfs stijgende noteringen met de bloktong dinsdag tot 195 fr. Heilbot loep op tot 182 fr en wordt steeds schaarser.

Fijnke resultaten voor de meeste schepen die aan een behoorlijke vangst geraakten. Dat was helaas niet voor alle schepen het geval. Daarover verder meer.

GARNAAL BLEEF GOEDKOOP

Werden alle vissoorten zeer duur verkocht, de garnaalvissers moesten met minder tevreden zijn. Zaterdag was het zelfs een katastrofe toen sommige vangsten aan minder dan 10 fr het kg verkocht werden. De gemiddelde prijs lag hierdoor over de ganse week juist boven de 30 fr. Dit niettegenstaande woensdag en donderdag van verleden week en maandag en dinsdag van deze week een behoorlijke prijs bekomen werd. De totale aanvoer bedroeg weer 21.731 kg en werd verkocht voor 671.335 fr.

FLINKE REIZEN VAN DE MONKEY BANK

Zeer veel vraag naar de door deze schepen aangevoerde soorten zodanig dat hier zeer mooie opbrengsten uit de bus kwamen. Schelvis, vlaswijting, gul, kabeljauw, zeewolf, totten en noem maar op, alles was even duur. Voor de O.135 werd het meteen een topresultaat : 878.420 fr.
Ook de enige spanvisser deed het uitstekend dank zij een nochtans niet zo grote vangst. Kabeljauw kreeg tot 3800 fr de bak en haalde tot 3000 fr de ben. Ook de gullen gingen zeer vlot weg zodat de Z.209-Z.509 het nog tot 1.028.720 fr brachten, een resultaat dat op dit tijdstip niet zo gauw wordt bereikt door spanvissers. De vangst haai kreeg niet zo'n hoge prijzen als de rest en schommelde rond de 22 fr.

STRAALBUIZEN

PEPERDURE IJSLANDSE SOORTEN

Geen derde keer een miljoen opbrengst voor de O.129 al scheelde het niet veel : 990.000 fr met zelfs nog geen 500 bennen. Rode zeebaars aan 38 fr, blauwe leng tot 66 fr en witte leng aan 46 fr, kabeljauw tegen ruim 60 fr en schelvis tussen 30 en 50 fr waren zoveel prijzen die de opbrengst zeer snel deden stijgen. Alleen koolvis viel enigszins uit de toon al is 1200 en 1400 fr per ben ook niet om over te klagen. Toch was de vangst van de O.81 al te klein opdat er een resultaat zou kunnen van komen : 819.000 fr is inderdaad een stuk te weinig voor dergelijk schip.

- FOLKESTONE
OOSTENDE - DOVER

voor de week van 17 tot 23.10

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Alle dagen te 07u35 (x), te 10u05 (x) en te 14u40 (x)

Afvaarten uit Dover Western Docks
— Alle dagen te 12u40 (x) en te 16u45 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 03u35 (x), te 13u15 (x) en te 19u15 (x)
— Op 17, 18, 19, 20, 21 en 22 okt. '76 bijkomende afvaart te 22u15 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dgen te 01u30 (x) en te 05u00 (x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:
— Dagelijks te 00u02 (x), te 09u20 (x), te 18u20 (x) ente 21u20 (x)
— Op 18, 19 ,20, 21, 22 en 23.10.'76 bijkomende afvaart te 03u20 (x)

Afvaarten uit Folkestone :
— Alle dagen te 07u00 (x) en te 23u30 (x)

(x) Nemen ook voertuigen

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MEVROUW

Denise LAPLASSE

Reder O.236

Echtgenote van de Heer Alfons STERCK

Geboren te Oostende op 12 oktober 1923 en er overleden op 12 oktober 1976.

De Eucharistieviering, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats aan de Nieuwpoortsteenweg, zal plaatshebben op zaterdag 16 oktober te elf uur in de parochiale H. Jozefskerk.

Samenkomst aan de kerk.

De vrienden die bij vergetelheid geen rouwbrief ontvangen hebben worden verzocht dit bericht als dusdanig te willen aanzien.

8400 OOSTENDE, Verenigde Natieslaan 3.

Begraf LUCAS, A Pieterslaan, 8
(3476N)

BRANDSTOFPRIJZEN TIJDELIJK VERLAAGD

Sedert dinsdag 14 sept. is de brandstofprijs verlaagd en het zou ons niet verwonderen dat deze prijs volgende week ingevolge de koers van de dollar opnieuw op hetzelfde niveau moet geheven worden.

ZALTBOMMEL
TELEF. 91-31-4180-2654

Deze prijzen zijn sedert dinsdag
mazout (verbruik) : 4,95 fr. i.p.v. 5,05 fr. plus 30 ct B.T.W.
(visserij) 4,50 fr .i.p.v. 4,60 fr.

diesel : 8,18 fr. i.p.v. 8,28 fr.

lichte fuel : 4,89 fr .i.p.v. 4,99 fr. plus B.T.W.

RUIME GARNAALAANVOER IN SEPTEMBER 1976

Het mooie weer, er kon bijna elke dag uitgevaren worden, heeft er zeker veel toe bijgedragen om de garnaalaanvoer in september weer met 20.000 kg te doen toenemen ten overstaan van verleden jaar. De 72.148 kg die in september 1975 gebracht werden, zijn zeer ver overtroffen en werden er 95.695 kg. Met de opbrengst moet niet zo hoog van de toren geblazen worden. Die vermeerderde wel maar niet in de mate van de aanvoer. De gemiddelde prijs was immers nog een stuk lager dan verleden jaar en daalde van 37,60 fr naar 30,40 fr. Garnaal eten was dus wel degelijk goedkoop eten in september. Tegen het duur leven, eet meer garnaal. Een leuze die men wel eens zou kunnen uitproberen. Propaganda voor garnaal wordt er immers niet veel gedaan. Het is nu nochtans het moment. Al met al werd een opbrengst bereikt van 2 miljoen 714.161 fr in september '75, terwijl nu toch 2 miljoen 914.025 fr bereikt werd.

De gemiddelde vangst is nog gestegen ten overstaan van verleden jaar en liep op tot 302 kg tegen 263 kg verleden jaar.

Wat de aanvoer betreft na de drievierden van het jaar 1976 is die een stuk gestegen bij verleden jaar en bedroeg op 30 september 258.303 kg tegen 203.631 kg verleden jaar na negen maanden. De opbrengst blijft nog een eind achterop en bedroeg slechts 13 miljoen 864.810 fr tegen 15 miljoen 383.165 fr verleden jaar. Ook hier is de sterk gedaalde gemiddelde prijs oorzaak van deze opbrengstvermindering.

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

7-10	2		21.250	471.778		
8-10	8		103.200	2.920.572		
11-10	13		207.900	6.992.918		
12-10	3		38.601	2.348.669		
13-10	1		21.500	759.120		
	27		392.451	13.493.057		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

6-10	13		3.115	136.997	31,—	57,—
7-10	9		3.844	161.340	23,—	43,—
8-10	3		1.381	38.822	15,—	49,—
9-10	17		5.686	92.058	5,50	52,—
11-10	11		3.827	141.133	25,—	50,—
12-10	14		3.878	130.985	22,—	51,—
			21.731	671.335		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

7-10	5	17.389	996.655	57.32
8-10	4	15.994	792.289	49,54
11-10	12	30.047	1.305.240	43.44
12-10	7	31.301	1.331.160	42.53
13-10	9	74.289	3.415.525	45.29

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

7-10	9	3.134	171.784	40.—	100.—	
8-10	14	7.391	230.800	12,—	99.—	
11-10	26	12.627	356.951	19.—	71.—	
12-10	21	9.414	271.277	20.—	71.—	
13-10	23	12.823	222.850	5.—	72.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-0	4	3.921	78.030	
13-10	5	2.732	85.556	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

7-10	2	622	22.153	31.—	40.—	
9-10	3	991	21.002	17.50	28.—	
11-10	1	341	13.947	40.—	42.—	
13-10	2	581	24.631	37.—	45.—	

VOOR DE PAKHUISMANNEN IN DE VISHANDEL

In het Staatsblad van 7 oktober verscheen een Kon. Besl. van 8 aug '76 ter wijziging van de statuten van het Waarborg en Sociaal Fonds voor de werklieden tewerkgesteld in de visserij.

Dit luidt :

Artikel 1. Artikel 13 van de statuten vastgesteld bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 11 juni 1971 van het Paritair Comité voor de zeevisserij, tot oprichting van een Fonds voor bestaanszekerheid genaamd «Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij» hierna te noemen «Het Fonds» en tot vaststelling van zijn statuten, algemeen verbindend verklaard bij koninklijk besluit van 9 juli 1971, gewijzigd bij de collectieve arbeidsovereenkomst van 19 december 1975, algemeen verbindend verklaard bij koninklijk besluit van 23 febr. '76, wordt door de volgende bepalingen vervangen:

Art. 13. Het bedrag van de bijdrage van de werkgevers is bepaald als volgt :

van 1 januari '76 tot 30 juni '76:

1 pct. van de onbegrensde lonen;

van 1 juli 1976 tot 31 december 1976 : 2,5 pct. van de onbegrensde lonen;

vanaf 1 januari '77 : 1,75 pct. van de onbegrensde lonen.»

Art. 2. Deze collectieve arbeidsovereenkomst heeft uitwerking met ingang van 1 januari '76.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van aug. '76.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDE

VRIJDAG 8 OKTOBER 1976

MONKEY BANK				
O.128	14	315	——	408.212
O.232	14	250	——	388.422
NOORDZEE				
O.206-O.309	14	630	——	848.988
O.127-O.303	14	544	——	837.730
N.708-N.709	8	325	——	425.980

MAANDAG 11 OKTOBER 1976

IJSLAND				
O.81	16	420	——	819.206
O.129	16	480	——	990.363
KANAAL				
O.180	17	300	1460	615.350
NOORDZEE				
Z.209-Z.509	15	550	——	1.028.720
NOORD				
Z.62	14	180	——	294.296
O.217	10	300	——	349.296
O.134	11	315	——	554.677
N.3	10	120	560	338.903
MONKEY BANK				
O.285	11	400	——	611.210
WEST				
O.66	12	120	——	243.555
O.306	13	360	——	428.100
KELTISCHE ZEE				
O.198	17	50	3030	589.477
KUST				
N.700-O.104				
N.700-O.104	2	62	——	46.450

DINSDAG 12 OKTOBER 1976

KANAAL					
Z.34	1 7	110	3759		848.179
O.254	17	60	3142		548.205
MONKEY BANK					
O.135	14	470	——		878.420
WOENSDAG 13 OKTOBER 1976					
MONKEY BANK					
N.706	14	430	——		736.790

NIEUWPOORT

MAANDAG 11 OKTOBER 1976

N.590	19.880
N.470	19.880
N.172	19.135
N.788	19.135

Twee vangsten van «gullevissers» die, in span dus, het seizoentje ingezet hebben. Kabeljauw of gullen konden nu, eenmaal niet «geknipt» worden. Het waren dus twee vangsten, met wijting en makreel ! Verandering van «wind en weer» zal wel een kentering brengen in de vangsten. Dat is de «hoop» van de gullevissers ! !

WOENSDAG 13 OKTOBER 1976

N.715	01.766
N.700 en O.104	14.670
N.349 en N.498	Kust

Kleine vangsten van één westvisser, één gullevisser en twee van de Kust. Alles samen 2.800 kg. Slechts 22 kg tongen, die gemengd verkocht werden aan 173 fr de kg. De weinig stukjes «rare» vis en de koopjes zonnevis, rode soldaten en robaard werden duur verkocht. Kabeljauw 3.310 fr de benne, de gullen 2.600 en 2.450 fr de benne. Wijting 1.300 à 1.500 voor de grote, kleine van 1.050 à 1.300 fr. Roggen moers 3.300, makreel 630 fr de benne en dit werd ook gegeven voor enkele bennen «verse» poers !

ZEEBRUGGE

MAANDAG 11-10-1976

Z.164	8	600	60	154.930
Z.525	9	600	150	235.560
Z.563	9	—	80	169.230
			40 b. kreeft	
Z.348	9	—	80	176.310
			40 b. kreeft	
Z.468-601	2	—	120	141.140
Z.560-201	2	—	130	174.160
Z.257-437	2	—	110	131.360
Z.554-538	2	—	110	122.550
				1.305.240

DINSDAG 12-10-1976

Z.570	3	150	30	86.930
Z.30	13	—	400	870.210
Z.57 8	3	250	20	116.520
Z.408	2	100	10	85.550
Z.510	3	250	20	142.680
Z.511-550	2	—	40	29.270
				1.331.160

WOENSDAG 13-10-1976

Z.321	4	300	30	129.490
Z.27	12	1.500	80	561.140
Z.162	12	500	270	797.724
Z.506	12	1.500	80	507.119
Z.580	8	500	40	173.706
Z.431	11	300	140	315.820
Z.176	11	350	150	419.932
Z.559	12	—	100	248.134
			35 b. kreeft	
Z.313	12	200	130	262.460
				3.414.525

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 15 OKTOBER 1976

MONKEY BANK : O.243 (350 m. t.t.z 140 geel, 180 schelvis en totten), 30 gronders.

NOORDZEE : N.40-N.41 (200 m. t.t.z. 100 kabelj.-gul, 30 haaien, 80 varia).

MAANDAG 18 OKTOBER 1976

IJSLAND : O.202 (700 m.) — O.316 (900 m) — O.317 (660 m. t.t.z 10 rare vis, 60 kab.-gul, 40 kools, 220 bonen, 20 schol, 250 bl. leng, 60 varia). — O.282 (625 m. t.t.z. 60 kab.-gul, 375 koolvis, 40 bonen, 60 gutvis, 20 leng, 70 varia).

NOORDZEE : Z.38 — O.94.

NOORD : O.229.

WEST : O.123 — O.279 — N.752 N.720.

DINSDAG 19 OKTOBER 1976

WEST : O.26 — N.736

WOENSDAG 20 OKTOBER 1976

WEST : O.35

ZWARE BOETEN VOOR OVERTREDINGEN VAN DE IERSE VISSERIJLIMIETEN

Niettegenstaande voor het vissen in de Ierse wateren, de schipper slechts met een maksimumboete van 100 Pond, of thans 6200 B.fr. kan beboet worden, komt er doorgaans toch nog een zware boete bij voor het vrijkrijgen van de vangst en het vistuig. Aldus werd de vangts en het vistuig van de Bulgaarse 2.468 ton metende „Aurelia" geschat op 102.040 Ierse Pond of meer dan 6 miljoen B.fr. Gezien de rederij weigert te betalen, zal de vis uitgeladen en de netten afgetuigd worden. Men vertrouwt inderdaad niet meer op betalingsbeloften gezien in twee recente gevallen Oostbloklanden hun belofte van betaling niet gehouden hebben en slechts een gedeelte hebben gestort, nl. ditgene dat ze zelf als waarde voor de vis en het vistuig hebben geschat.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	42,60-50,—
Schelvis midden	37,60-42,—
Schelvis klein	27,—29,80
Kabeljauw	41,—61,50
Gul	40,—59,60
Wijting	58,—66,—
Schaat	36,60-38,20
Zeebaars	44,40-62,60
Leng	30,60-47,80
Schartong	158 -189
Heilbot	24,—29,40
Koolvis	35,20-43,—
Hondstong	121 -151
Zeewolf	35,60—,—
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	11-10-1976	12-10-1976	13-10-1976
Lappen	165 -176	175 -182	
Grote	168 -175	169 -184	
3/4	165 -175	178 -190	
Blok	172 -179	176 -195	
Voor-kleine	152 -172	163 -172	
Kleine	144 -156	147 -160	
Slips			

Zeebrugge

Grote	180 -185	195 -186	185 -191
Blok	194 -197	192 -196	180 -188
Fruit	156 -192	194 -200	180 -183
Schone kleine	188 -191	179 -204	171 -175
Kleine	173 -176	184 -190	160 -162
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II			
Tong III			gemengd
TongIV			173
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	11-10-1976	12-10-1976	13-10-1976
Grote	40,—43,—		38,——,—
Grote iek	33,—42,—	38,——,—	
Kleine iek	32,80-35,—		40,——,—
Dderde slag	26,—29,—	29,—32,—	37,40—,—
Platjes	11,20-17,80	22,——,—	24,60—,—

Zeebrugge

I	48,—52,—	33,——,—	24,—27,—
II	43,—49,—	33,——,—	24,—26,—
III	35,—40,—	34,—41,—	24,—26,—
IV	24,—29,—	28,——,—	17,—24,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	gemengd		
Drielingen	40,—		
Platjes			

ZIJ HADDEN PECH...

De Z.19 van André Vantorre was ter visserij met zijn vistuig vastgelopen aan een zich onder water bevindend voorwerp of wrak, welke op de meest recente zeekaarten niet vermeld zijn.

Ingevolge de doorstane schok, brak de SB kabel en ging de boel onherroepelijk verloren.

Men moest Milfordhaven aandoen om nieuwe staaldraad aan te schaffen, waarop men echter drie dagen moest wachten om terug ter visserij te kunnen varen.

De O.35 van de rederij «Willo» moest door de O.279 naar de haven van Oostende gesleept worden met motordefekt.

De Z.418 van de rederij Cattoor, werd in de haven van Zeebrugge door onbekenden schade berokkend, terwijl hij aan de kaai lg. Er zijn nog steeds vissers die, wanneer ze schade berokkenen aan een ander, dit verzwijgen. De waterschouten zouden tegenover dergelijke mentaliteit strenger moeten optreden.

De Z.583 van de rederij Hertsens plooide bij het vastslaan de BB korrestok. Men moest de haven van Grimsby aandoen, waar de vangst verkocht werd en na herstelling terug ter visserij werd getogen.

De Z.588 met schipper Ackx Germain moest de visserij staken en koers zetten naar Great Yarmouth wegens defekt aan het vistuig, radar, zender, ontvanger en dieptemeter. Daar kon SAIT niet herstellen, ging men terug in zee en werd de andere dag naar Lowestoft gevaren en hersteld.

Bij het uitvaren bij zeer slechte zichtbaarheid kwam men terecht op de Lowestoftbank, maar kwam men vrij om de visserij nog 48 uur te bedrijven en dan naar Zeebrugge te varen.

De Z.589 van Walter Serie lag afgemeerd aan de tijdokkaai en werd ingelicht dat de Z.592 de verschansing had ingedrukt over een lengte van 2,50 meter en de korrestok gebroken werd. De oorzaak van deze aanvaring schijnt gelegen te zijn in het feit dat een niet daartoe bevoegde of gediplomeerde noch gemonsterde zeeman, het schip wou verleggen, het overschakelingsmechanisme van de versnelling niet beantwoordde aan het gevraagde maneuver, waardoor niet alleen schade berokkend werd aan de Z.589, maar ook aan de Z.580 en daardoor ook schade aan eigen schip werd veroorzaakt.

— Medard De Groote van de Z.573 werd op de hoogte gebracht door de bemannning van de Z.196, dat een bok van hun schip op de Z.573 was gevallen. De Z.573 lag gemeerd aan de Rederskaai. Aan boord van de Z.573 werd volgende schade aangericht : staander bazaanmst geplooid; glas van kompas op brug gebroken; antennes op de brug afgebroken, overloop tussen de twee masten doorgebroken.

— Bij het binnenzetten van de visboelen aan boord van de Z.571 Zephyr, kreeg men een ware zee op het achterschip. Door het breken van de bevestigingslijn van het Elliotvlot, waardoor het vlot van de stoel viel. Ook de beschermingskast werd beschadigd. Door de hevige WSW storm brak ook de VHF-antenne af, de bevestigingsmaststeng eveneens. Om te schuilen liep men de Deense haven Hantsholm binnen. Later bij het binnenlopen van Grimsby, stootte men met de schroef op een onder water zittend voorwerp. Hierdoor plooiden drie schroefbladen. Op halve kracht werd de terugreis aangevangen.

— De Z.348 Bristol was vanuit Zeebrugge naar de Kreeftenput gelopen. Op zowat vier mijlen van de kustlijn, hoorde men aan boord een doffe slag die uit de machinekamer kwam. Bij nazicht, bemerkte men dat deze vol rook stond. Bovendien wees de termometer de cylinderkop nr. 4 tot 100 graden aan, tegen normaal 60 graden. De cylinderkop was gebarsten en vertoonde een scheur van zowat 20 cm.

— Terwijl de Z.445 langsheen de Ocean Containerkaai lag om de garnaal te ziften, geraakte opeens de kuiltouw onopgemerkt in de schroef. Men moest beroep doen op de Zeebrugse redeboot 5 om het vaartuig naar de schuilhaven op sleep te nemen.

— Bij het verhalen van de Z.55 Goede Hoop die gemeerd lag aan de Zuidkant van de vismijnkaai te Zeebrugge, kwam het tijdens het verhalen van het vaartuig om zee te kiezen, tot een schadevaring. De Z.55 kwam met de achtersteven in aanraking met de bakboordzijde van de voorsteven van de Z.184, alwaar verschillende planken werden gebroken.

— Op zowat 2 mijlen verwijderd van de Zeebrugse havendam, is de motor van de Z.405 stilgevallen. Na talloze vruchteloze pogingen om de motor te starten, moest men noodgedwongen beroep doen op de Zeetijger te Oostende, omdat het schip was afgedreven tot buiten de driemijlen-zone. De Zeetijger kwam ter plaatse en sleepte de Z.405 op naar Zeebrugge waar de redeboot 5 de sleep overnam.

— Tijdens het winden van de boelen aan boord van de Z.324, brak de vislier. Via de radio werd beroep gedaan op de Z.405 om de visboelen te komen inwinden. Na akkoord zijn beide schepen en hulpverlening naar de thuishaven teruggekeerd.

— Ter visserij stelde men vast aan boord van de Z.126, dat het toerental van de motor daalde, terwijl de temperatuur steeg. Men schakelde de schroef uit en wond de boelen in. Men veronderstelde dat er iets in de schroef was geraakt. Na beurtelings vooruit en achteruit te hebben geslagen, bleek alles weer normaal te zijn geworden. Zodat de visserij kon hervat worden.

— De Z.27 «Mercurius» was ter visserij gevaren vanuti Oostende. Ter visserij geraakte het vaartuig in een hevig onweer met striemende regenslagen uit het zuid-oosten. Tijdens deze storm sloeg opeens de bliksem in op de VHF-antenne, die verbrandde en ook middendoor gespleten werd. Gelukkig werd niemand gewond en bleef alles tot deze schade beperkt.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	11-10-1976	11-10-1976	12-10-1976	12-10-1976	13-10-1976	13-10-1976	11-10-1976	13-10-1976
Tarbot : groot (12)	179 -195	190 -219	151 -176	195 -220		196 -206		
middel (12)	138 -160	113 -129	140 -155	160 -180		110 -124		180 —,—
klein (12)	100 -120	75,———,—	108 -118	60,———,—		60,—70,—	35,———,—	115 —,—
Griet : groot (12)	95,—125	110 -116	102,6-103	100 —,—		96,—108		
middel (12)	80,———,—		75,———,—					
klein (12)	50,—60,20		50,80—,—					
Schelvis : groot	36,—45,—		50,40-51,—		46,———,—			
middel	23,80-38,—		33,40-39,20		35,40-41,—			
klein	13,—16,20		19,40-28,—		16,60-27,—			
Heek : groot	80,—91,20		109 —,—		98,20—,—			
middel	60,—66,40		80,40-84,—		76,40—,—			
klein	40,—58,—							
Lom								
Leng	38,—42,60							
Rog (I)	30,—60,—		34,80-61,—					66,———,—
Keilrog (12)	60,—66,—							
Rog (2)		56,—61,—		60,———,—		58,—66,—		
Tilten (2)		50,—54,—		59,———,—		54,—56,—		
Scherpstaart (2)		54,—63,—		58,—68,—		54,—66,—		50,———,—
Halve mans (2)		42,—46,—		46,———,—		38,—44,—		
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	60,—76,80	58,—71,—	68,—77,20	72,———,—	60,—62,40	61,—72,—	65,———,—	67,———,—
Gul (groot)	29,40-54,20	56,—72,—	21,80-57,60	45,—70,—	22,60-57,80	40,—56,—	60,———,—	50,———,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Rosemondhamme	105 -151		147 -150		17,—28,—			
Wijting : groot	17,—31,—	14,—28,—	16,—33,80	22,—32,—	22,40—,—	14,—16,—	34,———,—	26,—30,—
klein		12,20-21,—		15,—26,—		12,20—,—	20,———,—	21,—26,—
Sehar	13,80-24,60	14,—18,—	21,—27,60	22,———,—		16,—21,—	25,———,—	40,———,—
Steenscholl	34,—87,80		41,80-83,—		40,40-82,60			
Zeehaai	20,40-25,60			27,———,—				18,———,—
Hondshaai	4,60-14,—		7,—13,40					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel	6,40-14,60							
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	11,—25,—							
Schartong			26,—44,—					
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	16,———,—							
Heilbot								
Koolvis			19,———,—		11,80—,—			
Steur								
Zeewolf	36,—46,—		40,80-45,60		40,80-47,20			
Pollak	48,40-52,60		31,60-56,60		48,60-52,40			
Zonnevis	132 -141							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond				18,———,—				38,———,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)	16,—19,—	16,—31,—		18,—31,—		24,—28,—		37,—40,—
Grauwe Poon (knorh.)	16,—18,—	16,———,—		16,———,—	19,———,—	12,———,—		
Rode Knorhaan	28,—54,—							
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd : 470 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 14 kisten kabeljauw; 8 kisten schelvis; 46 kisten wijting; 182 kisten schol; 56 kisten schar; 2 kisten makreel en 21 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg : grote tong 14,08; grootmiddeltong 13,46-12,98; kleinmiddel tong 12,40-11,70; tong één 12,41-11,89; tong twee 11,09-10,82; tarbot 12,59-11,40.

Per 40 kg :tarbot 261-196; griet 240-121; kabeljauw drie 190; kabeljauw vier 178-164; kabeljauw vijf 120-110; schelvis twee 160; schelvis drie 144-140; schol twee 1224-116; schol drie 94-83; schol vier 77-64; makreel twee 57; wijting drie 82-64; schar 100-74; rode poon 62-

De besommingen waren : VD 6 57; bot 27; steenbolk 622.
5.800; VD 19 4.950; UK 123 5.200; UK 17 5.300; UK 48 5.500; UK 56 4.600; UK 78 4.250.

Aan de vrijdagmarkt van 8 oktober werd aangevoerd : 100 kg tong; 16 kisten tarbot en griet; 435 kisten kabeljauw; 98 kisten schelvis; 1004 kisten wijting; 124 kisten schol; 6 kisten schar; 719 kisten makreel en 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 14.29; grootmiddel tong 13.02; kleinmiddel tong 12.57; tong één 12,56; tong twee 11.06; tarbot 14.80-13.20.

Per 40 kg : haai 108-82; kleine kreeft 110; tarbot 407-208; griet 238-153; kabeljauw één 174-156; kabeljauw twee 196-148; kabeljauw drie 146-128; kabeljauw vier 142-128; kabeljauw vijf 132-80; schelvis één 148-144; schelvis twee 144-100; schelvis drie 100-80; schelvis vier 76; schol één 116-108; schol twee 116-92; schol drie 120-90 schol vier 120-102; wijting drie 75-51; makreel één 56-41; makreel twee 55-22; schar 108-100; hake 224-174; tongschar 120-98.

De besommingen waren : KW 152 10.300; KW 185 22.400; KW 226 14.400; KW 221 21.700; IJM 154 20.000; WR 47 8.180; LE 62 25.800; LE 63 19.400.

Aan de maandagmarkt van 11 oktober werd aangevoerd : 15.000 kg tong; 297 kisten tarbot en griet; 241 kisten kabeljauw; 109 kisten schelvis; 973 kisten wijting; 2.075 kisten schol; 69 kisten schar; 87 kisten haring; 442 kisten makreel en 642 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 14,73-13,33; grote tong 14,97-13.81; grootmiddel tong 12,90-12,69; kleinmiddel tong 12,27-11,81; tong één 12,50-11,67; tong twee 11,59-10,96

Per 40 kg : makreel een 55-31; makreel twee 32,30-22; schar 94-40; horsmakreel 15-11; krab 40-17; kleine kreeft 144; inktvis 144-102; tongschar 202-91; tarbot 428-161; griet 280-109; kabeljauw één 240-204; kabeljauw twee 244-158; kabeljauw drie 188-150; kabeljauw vier 184-146; kabeljauw vijf 132-90;

hammen met kop 114-112; bot 57; haai 106-84; schelvis twee 153-100; schelvis drie 122-71; schelvis vier 92-84; schol één 98-84; schol twee 94-80; schol drie 88-71; schol vier 96-60; wijting drie 94-61; haring 55-53.

De besommingen waren : KW 214 17.300; KW 194 15.600; KW 189 22.200; KW 187 15.300; KW 175 30.400; KW 174 22.700; KW 149 17.100; KW 145 19.000; KW 113 16.100; KW 88 22.300; KW 55 38.100; KW 51 14.900; KW 34 26.900; KW 29 22.300; KW 25 35.300; KW 24 34.700; KW 22 26.300; KW 11 15.900; KW 4 13.900; VD 6 1.350; VL 34 3.760; VL 90 1.830; WR 57 29.300; SCH 173 15.100; SCH 256 21.700; IJM 27 2.770; IJM 29 28.300; IJM 30 32.00; IJM 115 23.200.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 4-10 t/m 8-10-1976

Door 63 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
16.233 kg.	Tong	f 198.567,—	van f 14,91 tot f 10,62
10.566 kg.	Tarbot	f 64.742,19	van f 14,80 tot f 3,46
66.625 kg.	Schol	f 123.192,72	van f 2,33 tot f 1,43
5.820 kg.	Kabeljauw	f 14.949,63	van f 4,20 tot f 1,30
3.810 kg.	Griet	f 12.698,03	van f 4,37 tot f 2,69
6.725 kg.	Schar	f 9.422,40	van f 1,71 tot f 0,81
7.635 kg.	Wijting	f 11.679,91	van f 2,10 tot f 1,—
6.170 kg.	Poon	f 3.810,65	van f 1,34 tot f 0,40
671 kg.	Harder	f 1.509,41	van f 2,74 tot f 1,50
437 kg.	Paling	f 1.825,—	van f 6,— tot f 2,—
585 kg.	Schelvis	f 1.118,75	van f 2,16 tot f 1,39
240 kg.	Steenbolk	f 214,25	van f 1,26 tot f 0,53
1.025 kg.	Bot	f 540,27	van f 0,66 tot f 0,48
134 kg.	Tongschar	f 486,47	van f 3,91 tot f 2,51
1.320 kg.	Makreel	f 1.155,—	van f 0,88 tot f —
389 kg.	Diversen	f 1.064,51	van f — tot f —
128.385 kg.		**f 446.976,19**	

Mededeling van de Hollandse Scheepsvaartinspectie

Behandeling van brandwonden aan boord van schepen

Naar aanleiding van een brand die in november van het vorig jaar aan boord van een buitenlands schip plaatsvond en waarbij twee opvarenden zeer ernstige brandwonden opliepen, hebben bij de scheepvaart betrokken artsen zich nog eens gebogen over de behandeling van brandwonden aan boord. Dit heeft ertoe geleid dat de Medisch Adviseur van de Scheepvaart inspectie 't noodzakelijk acht in de scheepsapotheek een nieuw middel tegen brandwonden op te nemen. Daar dit middel — zilversulfadiazinezalf — alleen mag worden toegepast bij een patient die langer dan twee etmalen aan boord zal moeten worden verpleegd, zullen alleen schepen met een onbeperkt vaargebied hiermee behoeven te worden uitgerust.

Bij de binnenkort te verwachten wijziging van de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 95/1974 zal het in de daarbij behorende geneesmiddelenlijst worden opgenomen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie heeft de redersorganisaties verzocht bovengenoemd middel, vooruitlopend op deze wijziging, reeds thans aan boord te doen nemen opdat in voorkomende gevallen de hierna omschreven nieuwe behandelingswijze van brandwonden kon worden toegepast.

Bij de eerstvolgende herdruk van de aan boord voorgeschreven geneeskundige handleidingen (Geneeskundige Gids voor Schepen en Geneeskundige Hulp aan Boord) zal deze behandelingswijze hierin worden opgenomen.

Eerste hulp en verdere behandeling van brandwonden aan boord

1 Na verwijdering van of uit de hittebron moet de verse brandwond onmiddellijk worden afgekoeld met leidingwater of desnoods zeewater. De reden hiervan is dat in de hete huid de beschadiging nog kan voortgaan, zodat een 2e graads brandwond alsnog 3e graads kan worden. De afkoeling dient omstreeks 10 minuten te worden voortgezet.

2 De verdere behandeling hangt af van de omstandigheid of de patient al dan niet binnen de 48 uur een ziekenhuis kan bereiken. Raadpleeg hierover, ook in minder ernstige gevallen, steeds de Radiomedische Dienst, die adviseert ten aanzien van de behandeling en een eventuele ziekenhuisopname regelt.

3 Indien een ziekenhuisopname wel binnen 48 uur kan plaatsvinden, dient een behandeling te worden gegeven zoals in de huidige handleiding is omschreven (reiniging en verbinden met steriel gaas of met metalline wondverband). Er mag echter niets op de wond worden aangebracht anders dan Optulle (nr 31.01), dus geen zalf, geen smeersels.

4 Indien een ziekenhuisopname niet binnen 48 uur kan plaatsvinden, dient een behandeling met zilversulfadiazinezalf toegepast te worden.

Bij 2e en 3e graadsverbranding dient de wond eerst te worden gereinigd zoals in de huidige geneeskundige handleiding is om schreven en daarna dient de hierboven genoemde zalf met een geflambeerd mes in een dikte van 2 tot 3 mm op steriele gazen te worden aangebracht welke vervolgens op de wonden worden gelegd. Daarna licht verbinden met hydrophile windsel. Voor de verdere behandeling dient advies te worden gevraagd bij de Radiomedische Dienst.

5 Ter bestrijding van de altijd optredende infectie geve men 4 maal daags 0,5 gram (één capsule) ampicilline (nr. 20.11).

6 Indien bij een shock ten gevolge van brandwonden geen infuusbehandeling mogelijk is, verdient het aanbeveling bij verbranding van meer dan 10 à 15 % van het lichaamsoppervlak (regel van 9) de patient Haldane oplossing te laten drinken. Deze oplossing, bevattende 0,3% droog tafelzout en 0,15% zuiveringszout (nr. 15.01), kan aan boord redelijk nauwkeurig worden bereid door één afgestreken theelepel van elk der zouten op te lossen in 0,8 liter water.

Advies :
gekoeld te drinken geven, eventueel onder toevoeging van limonadesiroop. In het algemeen is het met wenselijk meer dan 1 liter per uur te laten drinken.
NIET toe te dienen aan patienten die braken of in manifeste shock zijn.

Het verdient alleszins aanbeveling om een afschrift van deze behandelingswijze in de geneeskundige handleiding te voegen ((Geneeskundige Gids voor Schepen, blz 192 en Geneeskundige Hulp aan boord blz (123 van de 13e druk)).
N.B. Het achter een geneesmiddel tussen haakjes geplaatste nummer verwijst naar de nummering in de lijst der genees- en verbandmiddelen behorend bij de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 95/1974.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

NU de WINTER

SNEL AANTREEDT
BESTEL EEN

DUFFLE COAT

groen	**800 F.**
blauw	**895 F.**
	1.250 F.
	1.520 F.
blauw gevoerd	**1.690 F.**

B.T.W. 14 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAI, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 70 29 51

HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

Gedekte risiko'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.