



HET VISSERIJ BLAD

Discount S.C.A.P.

REKLAMEPRIJZEN

B.T.W. INBEGREPEN

OOK LEVERING VOOR VISSERSVAARTUIGEN

HENDRIK BAELSKAAL 27, OOSTENDE — TEL. (059) 70 29 51

MOSSELEN IN AZIJN

280 gram
A.P. 48 F.

NU

32 F.

PAMPERS

NACHT A.P. 65 F.
NU 41,25 F.

PEUTERS A.P. 80 F.
NU 61 F.

DAG A.P. 148 F.
NU 105 F.

PASGEBOREN A.P. 112 F.
NU 89,50 F.

MIMOSEPT FLOO

A.P. 52 F.

38,25 F.

DASH 5 KG.

A.P. 295 F.

225 F.

VODKA ORANGE GIN FIZZ

A.P. 170 F.

149 F.

PERZIKEN 1 liter

A.P. 35 F.

23,50 F.

PERENSIROOP

A.P. 37 F.

25,75 F.

VERSE EIEREN

A.P. 6 voor 30 F.

NU 6 voor

20 F.

GESMOLTEN KAAS

blok 1 kg.

A.P. 130 F.

95 F.

MARIE THUMAS

gepelde tomaten

A.P. 35 F.

16,25 F.

GRAMINI ORANGE

1 liter

A.P. 37 F.

24 F.

MAES PILS

24 × ¼ liter

A.P. 145 F.

102 F.

DREFT VLOEIBAAR

1 liter

A.P. 85 F. NU

62 F.

350 cl.

A.P. 54 F. NU

37,75 F.

BUITONI

RAVIOLI ½ liter

2 + 1 gratis!

DE 3 STUKS
A.P. 89,50 F.

51,50 F.

KARWENDEL KAAS

10 schijven

31 F.

VERSE GROENTEN

PREI — WORTELEN —
GROENE KOLEN
16 F.

SELDER 8 F. — SLA 7 F.

RODE KOLEN 18 F.

RAPEN 5 F. stuk

PETERSELIE 8 F.

HARINGFILETS

10 stuks

A.P. 60 F.

42,50 F.

het visserijblad

Vrijdag 29 oktober 1976 — Nr. 41

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. BAELSKAAL 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

DE ZEEVISSERIJ EN DE 200 MIJLSZONE IN HET EUROPEES PARLEMENT

We noteren graag de tussenkomsten van de heren senatoren Alfred Bertrand en M. Vandewiele in het Europees Parlement in het debat over de Zeevisserij. De heer Bertrand is oud-minister van Verkeer geweest, die zeer goed onze visserij kende en er ook toen veel voor gedaan heeft. Deze tussenkomsten waren ongeveer in dezelfde zin. We laten hieronder onder meer de heer Vandewiele aan het woord zoals hij dit deed in het Europees Parlement :

«De reden waarom de heer Bertrand namens onze fractie heeft gevraagd de resolutie nu niet ten gronde te bespreken, ligt onder meer in het feit dat wij weten dat ook in dit huis velerlei meningen heersen. Eén zaak is echter zeker, dat wij ons bij een debat over de nieuwe visserijovereenkomsten met Derde Landen of met bepaalde landen, allereerst zullen opstellen als een communautair, namens de Negen en op basis van de Verdragen.

Eén van de elementen in de Verdragen is de non-discriminatie.

Dat is het primordiale punt. Pas wanneer men in Luxemburg ter zake ons communautair standpunt heeft bepaald, kunnen wij ook over zaken spreken, die dreigen ons op bepaalde punten te verdelen.

Groot-Brittannië en Ierland achten een 12 mijlszone nog steeds onvoldoende. Ik beroep mij hierbij op bepaalde persmededelingen. Sommige eisen 100 mijl of ten minste 50 mijl. Andere delegaties verdedigden terecht het standpunt dat geen discriminatie kan worden geduld in de gemeenschappelijke zone die van 0 tot 200 mijl gaat. We kunnen aanvaarden dat bepaalde, langs de kusten van de Gemeenschap liggende gedeelten van de gemeenschappelijke zee voorbehouden worden voor schepen of visserijmethoden, die op basis van technische criteria kunnen worden bepaald, met het doel ofwel de kustvisserij te beschermen tegen het leegvissen van haar gronden door groter schepen, ofwel paai- en kweekplaatsen van de vis te beschermen tegen overbevissing. Deze maatregelen zullen misschien niet gelijk zijn voor alle gebieden. Ze moeten echter gemeenschappelijk, volgens de normale verdragsprocedures vastgelegd worden.

We zullen ons in dit Parlement werkelijk inspannen om de totstandkoming van communautaire beleidslijnen in de hand te werken.»

Revelant is verder ook nog een tussenkomst van de heer Bertrand waarvan we het essentiële weergeven :

«Ik deel de grote bezorgdheid van de heer Prescott en ben er met hem van overtuigd, dat wij er naar moeten streven, dat het Europees Parlement een eensgezinde houding aanneemt ten opzichte van de visserij problemen. Ik meen echter dat wij reeds in de eerste paragraaf een eensgezinde houding hebben aangenomen om druk uit te oefenen op de Raad, opdat hij op 1 januari a.s. de visserijzone tot 200 mijl zou uitbreiden. In de tweede plaats hebben wij ook blijk gegeven van eensgezindheid in ons verzoek dat de Commissie onmiddellijk besprekingen op gang brengt met derde landen, en met name IJsland, om tot overeenkomst te komen op communautair vlak. Alles wat wij hieraan toevoegen, kan de zaak alleen maar compliceren. Want over de vierde paragraaf, is het Parlement zonder enige twijfel verdeeld : er is geen overeenstemming over het probleem van de 50 mijl en hetzelfde geldt voor het vraagstuk van de gereserveerde visserijzones. De beslissing van de Raad om de 200

mijlszone per 1 jan. '77 te doen ingaan sluit in, dat er nog meer maatregelen moeten genomen worden, over de kwota, over bescherming van bepaalde vissoorten, over het probleem van de 12 mijlszone enz... Dit alles hangt samen met de beslissing om een uitbreiding tot 200 mijl te aanvaarden.

Ik vraag dan ook, voor meer eenheid naar buiten de vierde paragraaf te schrappen en daarover niet te stemmen.

BESLUIT

Wat het debat in het Europees Parlement ons leert, is het aan bod komen van dezelfde stellingen en tegenstellingen als in de Commissie te Brussel. Men is hier algemeen over eens, dat de 200 mijlszone dient te komen dit vooral om de roofzucht van de vloten van de Oost-Europese landen minstens aan banden te leggen. Naar gelang het echter over Britse en Ierse fractievertegenwoordigers gaat, wil men echter terzelfdertijd paragrafen inlassen en gestemd zien, die exclusieve zones voor de nationale kustvisserij en liefst tot 50 mijlen, inhouden. Het verheugt ons dat onze vertegenwoordigers, de heren Bertrand A. en Vandewiele M. alles in het werk stellen om het Europees Parlement te doen besluiten deze paragrafen uit de tekst te doen schrappen. Beiden hebben zij er het aksept op gelegd, dat er in de Gemeenschap geen sprake mag zijn van discriminatie van het ene lid ten overstaan van het ander en dat dit zeker zo zou zijn, moest men exclusieve zones aanvaarden in de zin zoals door Groot-Brittannië en Ierland voorgesteld. Wel aanvaardde de Belgische vertegenwoordigers zekere beschermingsmaatregelen en een nationale zone tot maximum 12 mijl voor sommige gebieden, iets wat de vertegenwoordigers van Groot-Brittannië en Ierland voorgesteld. Wel aanvaardde de Belgische vertegenwoordigers zekere beschermingsmaatregelen en een nationale zone tot maximum 12 mijl voor sommige gebieden, iets wat de vertegenwoordigers van Groot-Brittannië en Ierland als absoluut onvoldoende beschouwen. Hopen we dat de heren Bertrand en Vandewiele hun invloed in Europese regeringskringen verder zullen aanwenden opdat België in geen geval toegeve aan de eisen van de Britten en Ieren en dat een even strakke houding ter zake zou aangenomen worden als Frankrijk en de heer Lardinois. De visserij en aanverwante bedrijven zullen de heren Bertrand en Vandewiele hiervoor zeker dankbaar zijn.

Voegen we hieraan nog toe, dat het Europees Parlement slechts een adviserende stem bezit, maar het geeft toch de heersende trend weer van de respectievelijke Staten.

SLOTRESOLUTIE

Na tamelijke hartstochtelijke debatten, vooral van de zijde van de Ierse en Britse vertegenwoordigers voor een exclusieve nationale 50 mijlszone werd op donderdag 14 oktober beslist bij de bevoegde Ministerraad aan te dringen op een spoedige overeenkomst voor een nieuwe visserijpolitiek door de afkondiging van een 200 mijlszone. De toekenning van een nationale exclusieve 50 mijlszone werd echter niet aanvaard. Het debat ging voornamelijk over de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl en uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl en over de hulp toe te kennen aan de akwakultuur en de onderzoeken van de zeebodem. Het leitmotief was de bescherming van de wateren van de communautair en dat de landen die voor het ogenblik in de wateren van de Gemeenschap vissen, dit in de toekomst nog slechts zullen kunnen, mits een overeenkomst met deze Gemeenschap. De landen verdeelt men als volgt :

(Vervolg blz. 72)

- 1) Landen die niet in de wateren van de Gemeenschap komen vissen, maar waar de schepen van landen van de Gemeenschap wel gaan vissen, zoals bv. de Ver. Staten en Canada, waar bv. Frankrijk en zelfs West-Duitse schepen visgronden bezoeken.
- 2) Landen die wel in de wateren van de Gemeenschap komen vissen en de landen van de Gemeenschap in de hunne, zoals Noorwegen, IJsland, de Faroë. Tussen beide groepen moeten overeenkomsten van wederkerigheid afgesloten worden. Deze akkoorden moeten ook de bescherming van de bestaande visstocks op het oog hebben.
- 3) Landen die zeer veel in onze wateren komen vissen zonder dat onze schepen bij hen gaan vissen. Dit geldt voor de Oost-Europese landen en onder andere ook Spanje en Zweden. Deze landen moeten zich terugtrekken uit de wateren van de E.E.G.

Met betrekking tot de anderhandeling met IJsland zoals met mogelijke andere landen, moeten deze gevoerd worden door de Gemeenschap en niet via bilaterale overeenkomsten zoals onder meer door Groot-Brittannië gewenst.

De slotresolutie werd op basis van deze overwegingen samengevat als volgt :

Het Europees Parlement in zijn zitting van 14 oktober besluit :

- 1) aan de Ministerraad te vragen de uitbreiding van de visserijlimieten tegen 1 jan. '77 af te kondigen tot 200 mijlen buiten de kusten.
- 2) verzoekt de Commissie (van Brussel) besprekingen te openen met de Derde Landen voor het verwezenlijken van visserij-akkoorden en deze besprekingen onmiddellijk aan te gaan met IJsland.
- 3) wenst een spoedige overeenkomst over een nieuwe gemeenschappelijke visserijpolitiek gebaseerd op de principes van de gemeenschappelijke landbouwpolitiek.

Voegen wij hieraan nog toe, dat in de oorspronkelijke slotresolutie, vooral op aandringen van de Britse en Ierse delegaties volgende punten nog voorzien waren :

- 4) een spoedige overeenkomst over een herziening van de gemeenschappelijk visserijpolitiek met :
 - a) vaststelling van visserijkwota
 - b) de beperking van de kustactiviteiten via vergunningen
 - c) het instellen van gereserveerde viszones
 - d) het instellen van beschermde kustzones tot 50 mijlen uit de kust, onder de controle en hoede van de kuststaat.

Volgens de indieners van dit punt 4) zouden de historische rechten van de lidstaten van de E.E.G. hierbij geëerbiedigd worden, terzelfdertijd als de noden van de kustbevolking en de bescherming en de opvoeding van de visstand.

De andere delegaties hebben echter dit laatste punt uit de resolutie geweerd omdat het duidelijk was, dat hierin de basis lag van een exclusieve 50 mijlszone voor de kuststaten en dus vooral belangrijk voor Ierland en Groot-Brittannië en tegengesteld aan de belangen van de andere lidstaten.

Afwachten is dus de boodschap.

FRANS VISSERSVAARTUIG MET ZES MAN VERGAAN

Een vissersvaartuig met zes man aan boord, de „Bienheureuse Thérèse" uit Port-en-Bessin 's verleden week donderdag met man en muis vergaan. Het was een korte zware storm rond de Engelse kust van Cornwall en de patroon-schipper had gemeld dat hij zijn vaartuig ging bijleggen. Hij zou 4 uur later terugroepen, maar men heeft niets meer gehoord van het vaartuig, noch van de bemanning. Er werd nochtans nergens een S.O.S.-sein opgevangen zodat men veronderstelt, dat het vergaan verrassend snel is moeten gebeuren. Een ander vissersvaartuig bracht kort na het vergaan het reddingsvlot en

brokstukken van de brug mede naar de thuishaven, zodat men zekerheid heeft over 't vergaan van het vissersvaartuig en het achterblijven van de zes bemanningsleden. De opzoekingen in het gebied van het vergaan van het vaartuig werden maandagavond opgegeven. Het is het eerste vaartuig uit Port-en-Bessin dat vergaat sinds de tweede wereldoorlog als men kort na het beëindigen van de oorlog het vergaan van een vaartuig dat op een mijn liep, niet mederekent.

De eigenaar-schipper (36 jaar) had drie kinderen, de motorist eveneens, de matrozen respectievelijk drie, vier en één.

61 miljard E.E.G.-subsidies voor Britse landbouwprodukten !

De landbouwsubsidies die de E.E.-Gemeenschap dient te dragen opdat de Britse huismoeder, niettegenstaande de devaluatie van het Pond, toch nog evengoed deze ingevoerde produkten zou kunnen aanschaffen, kost de E.E.-Gemeenschap 61 miljard ! Dit is 'n rechtstreeks gevolg van de voortdurende muntontwaarding van het Pond dat in enkele jaren nu reeds meer dan 40 % bedraagt. De Belgische minister van Financiën moet in dit verband, voor wat ons aandeel in deze miljardensubsidie betreft, een bijkomend krediet van 1,5 miljard B. fr. voorzien !

1.500 BIJKOMENDE miljoenen ! En dan zou dit zelfde land nog de E.E.G.-solidariteit niet wensen op te brengen om de vissers van de partnerlanden toe te laten hun visserij te komen beoefenen tot 12 mijlen uit de Britse kust, zoals ze dit vroeger wel mochten ! Ergerlijker kan het inderdaad niet en het is onbegrijpelijk dat dit de Britten en mede de Ieren niet onder de neus geduwd wordt. Groot-Brittannië weigert inderdaad de enorme voordelen die de E.E.G. haar op landbouwgebied biedt, te zien verminderen en heeft zelfs West-Duitsland kunnen overpraten opdat dit laatste land het standpunt van Groot-Brittannië zou verdedigen. Intussen gaan Britten en Ieren te Luxemburg met S.O.S.-plakaten manifesteren opdat hen toch maar een exclusieve nationale 50 mijlszone voor de visserij zou toegekend worden en aldus de vissers van de E.E.G.-partnerlanden uit hun traditionele visserijgronden buiten te zetten ! Onbeschamder kan het inderdaad niet ! Heeft dan geen enkel nationaal groot dagblad de moed om dit gesol met onze visserij en vissers en het onaanvechtbaar Brits en Iers egoïsme en zelfzucht aan de schandpaal te spijkeren ?

BRITSE CHANTAGE

Op een T.V.-uitzetting gegeven door de Britse Eerste-Minister Callaghan, hoorden wij de onverhulde bedreiging dat Groot-Brittannië wel eens uit de Navo zou kunnen stappen als de landen uit het Internationaal Monetair Fonds haar de gevraagde steun zouden ontzeggen. Verder speuleert dit land op het feit dat de andere West-Europese landen, waaronder voornamelijk West-Duitsland, onmogelijk een verder aftakeling van het Britse Pond en verder oplopende Britse inflatie kunnen aanvaarden zonder dat er hierdoor gevaarlijke spanningen zouden ontstaan zodanig zelfs, dat de West-Europese munteenheid en economie er de gevolgen zou van dragen. West-Duitsland vooral is tegen verdere inflatie in Groot-Brittannië en hiervan maken de Britse autoriteiten dankbaar gebruik om zinnen uit te kramen zoals „het zou ons echt spijten dat we de Nato zouden moeten verlaten en onder meer ons 55.000 man sterk Rijnleger, andere opdrachten moeten geven !" en dergelijke meer. Graag zouden onze vissers (dan ook zien, dat men zuiver spel speelt en dat tegenover de ontzaglijke voordelen die de Britten en Ieren uit de E.E.G. halen, een heel kleine compensatie zou volgen opdat zij verder hun traditionele gronden zouden mogen gaan bevissen. We herhalen wat we vroeger reeds schreven, dat men van al onze reders en vissers miljonairs zou kunnen maken met wat de agrarische politiek aan subsidies aan Ierland en Groot-Brittannië ons kost en dit, zonder dat zij hiervoor hun zwaar labour zouden moeten opnemen. Een beetje, een klein beetje meer zin voor rechtvaardigheid en billijkheid is hier toch wel passend.

REDEERS,
LEEST UW
VAKBLAD

OPENING VAN DE S.C.A.P. - DISCOUNT

Vorige zaterdag te 10 uur werd door de dd. burgemeester en Eerste Schepen Miroir deze nieuwe afdeling van SCAP geopend.

Zeggen we terstond dat deze afdeling een tegemoetkoming is aan de vraag van vele reders leden en vissers en dat de eerste dag mag aangezien worden als een groot succes.

Het was de heer Vandenberghe die de stad Oostende en in het bijzonder Eerste Schepen Miroir verwelkomde om er op te wijzen dat deze afdeling van SCAP beantwoordde aan een noodzakelijkheid waardoor én het publiek én de reders én de vissers die in zee gaan, alsook al de werkende personen langs de kaai er zullen kunnen van genieten. Dat er fouten zullen begaan worden, tekortkomingen zullen zijn en sommige prijzen hoger en andere lager dan men verwacht, is mogelijk.

De directie is echter vatbaar voor alle suggesties en voor alle kritiek, daar het doe is : mensen helpen en de huishoudens dienen om goedkoper te kopen en kwaliteitsproducten op de markt te brengen.

Hij dankte Alsamo en in het bijzonder de heer Brouwers en zijn medewerkers voor de verleende hulp en raad, hoopte dat de samenwerking vruchten moge afleveren en wees op de noodzakelijkheid in het belang van het bestaan van de middenstand andere methoden tegemoet te gaan om in de huidige welzijn va nallen te verzekeren.

SCHEPEN MIROIR BRENGT HULDE AAN DE REDERS EN HUN INITIATIEVEN

Daarop nam Eerste Schepen Miroir als volgt het woord :

Mij werd door het schepencollege opdracht gegeven heden een Uwer nieuwe verwezenlijkingen op visserijgebied namens het gemeentebestuur te komen verwelkomen.

Ik kan U slechts, als middenstanders geluk wensen voor hetgeen gij reeds voor gans de visserij, van groot tot klein hebt tot stand gebracht.

Ik noem Uw kustvissersvereniging «Hand in Hand» waar alle kustvissers met hun moeilijkheden steeds geholpen worden, Uw Rederscentrale, de cooperatieve verzekering «Hulp in Nood», die als een model in Europa mag beschouwd worden, Uw sociale werking ten voordele van alle reders in de schoot van de verkoopscooperatieve Onderlinge Visafslag en nu Uw afdeling in de aankoopcooperatieve SCAP, voor het tot stand brengen voor vissers, reders en al wie er wil van genieten van deze dis-

count, die voor alle huisgezinnen een welkome prijsvermindering moet daarstellen en ook aan boord van vissersvaartuigen een belangrijke besparing zal zijn bij het aankopen van verbruiksproducten.

Mijnheer Vandenberghe, we weten dat gij aan de basis ligt van al deze prachtige initiatieven ten voordele van Uw mensen. We kunnen Uw beheerraad en U slechts gelukwensen voor hetgeen gij hier tot stand gebracht hebt voor het welzijn van allen, die er in willen geloven en we verklaren deze nieuwe aanwinst van SCAP namens de stad Oostende voor geopend, hopen dat het voor Uw vereniging een nieuw en groot succes moge worden.

Daarop werd een rondwending gedaan en gaf Schepen Miroir, zoals we op onze foto zien, het voorbeeld van aankopen.

Zeggen we terstond dat in de afdeling groenten er niet alleen prachtige kwaliteit, maar ook zeer goedkope perei, selder, rapen, wortelen enz... te bekomen waren.



Enkele beelden van de opening van de SCAP-DISCOUNT, nog een pluin op het uitgebreid verkoopsprogramma van deze Oostendse rederscoöperatieve. (Fotos NVDK - Ronny)

WAS DE 0.192 AAN EEN GEVAAR ONTSCNAPT ?

In ons blad van vorige week hadden wij het over de O.192 „Lydie-Madeleine” die aan gevaar ontsnapt was en schreven we dat de bemanning heel wat bange uurtjes meemaakte daar de verantwoordelijke kommandant van de Ontmijningsdienst nog van Antwerpen diende te komen.

Men doet ons terecht het volgende opmerken :

Kort na de middag werden twee bevoegde ontmijningsofficieren, de Luitenant-ter-Zee **LEGEIN** en Vaandrig-ter-Zee **MALLEGHEM** door de redeboot van het Loodswezen aan boord gebracht, waar beiden overgingen tot het neutraliseren van het opgeviste tuig. De bom van ruim 1.000 Kg. inhoudende 500 Kg. dynamiet werd verder ongevaarlijk verklaard en de O.192 kon de haven vervoegen.

In de haven werd afgemeerd naast de A950 „VALCKE”, doch gezien de speciale springlading werd tevens verkozen de verantwoordelijke

kommandant van de Ontmijningsdienst, de Luitenant-ter-Zee **KLASSE LIEKENS** ter plaatse te roepen vooraleer tot vernietiging over te gaan.

Na zijn vaststellingen besloot Kommandant **LIEKENS** te 16 uur tot de onmiddellijke vernietiging van de bom, springtuig van Amerikaans type en daterend van de tweede wereldoorlog, over te gaan.

Nadat door het Loodswezen de vernietigingsactie door een dienstbericht aan zeevarenden werd verspreid, werd door de A.950 „VALCKE” de bom te 17u.15 ter hoogte van de Wenduinebank Noord tot springen gebracht.

Wij kunnen dus besluiten, dat hier met alle nodige snelheid maar ook omzichtigheid te werk is gegaan.

Onze ontmijningsdienst is ten andere zeer bedrijvig en kent zijn vaak uitstekend.

Na het neutraliseren was er geen onmiddellijk gevaar meer.

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. BAELSKAAL, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 70 29 51

„IK HOORDE DE MOTORIST DRIE MAAL OM HULP ROEPEN”

Het was echt zielig om zien hoe een anders zo steere zeebonk als Maurice Cloet, een van de markantste figuren uit de zeevisserij-middens, zich nauwelijks kon bedwingen toen hij voor de Onderzoeksradaad voor de Zeevaart nog maar eens het relaas van een zee-drama dat hij mee maakte moest over doen. Hete tranen liepen hem langs de wangen..... echte mannen-tranen waarvoor de Raad overigen begrip opbracht.

Aanleiding hiertoe was de brand die in juni jl. uitbrak aan boord van de treiler 0.231 „Andre-Monique” waarbij motorist Frans Carpentier het leven verloor. Het was een ontroerend verhaal van schipper Maurice Cloet die vertelde dat hij zijn varensgezel tot drie keer toe vanuit de motorkamer om hulp hoorde roepen. Net toen hij zich naar het achterschip wilde begeven, waar, volgens matroos Van Paemel, brand was uitgebroeken. Hij rende onmiddellijk op het hulpgeroep af maar toen hij de deur naar de motorkamer opende werd hij verstikt door een dikke zwarte rook. Toegang bleek onmogelijk als besefte de Oostendse schipper wel dat op amper enkele meters afstand een varensgezel aan het sterven was. Later werd het stoffelijk overschot van Frans Carpentier gevonden op de loopbrug van de machinekamer; op de vloer lag een brandblusapparaat, waardoor men kan veronderstellen dat Frans Carpentier nog een poging heeft gedaan om de brand te blussen. Heeft hij dit met de dood betaald? Mogelijk, al zal wel niemand precies kunnen vertellen hoe het allemaal is gebeurd.

Schipper Cloet kan wel vertellen dat zowel de motorkamer als het logiest niet langer toegankelijk waren wegens een ondoordringbare rook. Volgens hem zat er niets anders op dan zo snel mogelijk hulp in te roepen. Deed hij ook maar dan met de micro in de hand van op..... het dek want ook de scheepsbrug was niet langer toegankelijk. Alle opvarenden waren ondertussen al in het vlot overgestapt waaruit zij later werden opgepikt door een helikopter die vanop de Deense kust ter hulp was gesnel.

Waar de brand precies is uitgebroken weet hij niet te vertellen, en dat heeft hij ook nooit kunnen achterhalen, nadat het heerlijk ge-havende vaartuig door de O.243 de Oostendse haven was binnen ge-sleept.

De Raad zal het onderzoek in de komende weken verder zetten.

X X X

Een volgende zaak betrof het ver-gaan van de N.159 „Avondster” in juni van vorig jaar; ook al in om-standigheden die nooit konden achterhaald worden. Wel staat het vast dat een lek de oorzaak van het zinken is maar hoe dat er kwam wend nooit opgelost. Vraag-tekens zijn er evenwel zeker. Zo o.m. het feit dat de electriciteit plots uitviel zonder dat een of ander controlelamp dit aanduidde, ook

de vaststelling dat de hoofdmotor biezonder vluug werd uitgeschakeld terwijl het waarom nopens het niet kappen van de netlijnen eveneens een onopgeloste vraag is gebleven. Er is eveneens het feit dat de „Avondster” nog negen uren drijvend is gebleven en dit onder bij-stand van de zeemachteenheid bleef. En tenslotte nog dit : waar-om werd wel sleephulp maar geen pomphulp aangevraagd?

Kortom, rijkscommissaris Ben-tein zat met een resem vraagtekens in zijn vordering en omdat daarop geen pasklare uitleg kon gegeven worden kwam hij tot het besluit dat geen beroepsfouten kunnen te laste gelegd worden van schipper Kusters of een van zijn opvaren-den.

Alleen, zo wilde de rijkskommis-saris toch kwijt, heb ik de indruk dat al het nodige werd gedaan om niet bloot gesteld te worden aan de verdenking van nalatigheid.

X X X

Een andere zaak was de aanva-ring die zich in mei jl. voordeed tussen de Zeebrugse treiler Z.176 „Romeo” en een onbekend gebleven vaartuig. Terzake werd matroos Bil Ronny onderhoord die op het ogen-blik der feiten wacht liep. Hij ver-telt dat er wel enige storing was op de radar maar dat hij voor zich twee vaartuigen zag. Alleen zag hij de echo van een oplopend vaar-tuig niet en dat is hem fataal ge-worden. Toen hij dit vaartuig be-merkte verwittigde hij onmiddellijk zijn schipper die aanstonds op de brug kwam en nog een ultieme bak-boordmaneuver uitvoerde om de aanvaring te vermijden. Tever-geefs echter, al zette het aanvarend schip onverstoord koers verder.

Rijkscommissaris Bentein vordert onmiddellijk. Wegens een onvol-doende uitkijk vraagt hij een waar-schuwing. Hoe het zal verlopen zal een volgende zitting uitwijzen.

X X X

Een laatste zaak betrof het onge-val — drie man over boord — dat zich voordeed op de O.136 „Belgian Skipper” in oktober van vorig jaar. De drie vissers kwamen er geluk-kig met de schrik en een nat pak van af. Volgens de Raad ligt een zekere onvoorzichtigheid van schip-per Dedrie aan de basis van de fei-ten. Hij had met name alles moe-ten controleren vooraleer de winch in werking te stellen. Hij krijgt dan ook een waarschuwing..... en dat zal het zeker geweest zijn voor 'n anders plichtsbewust schipper als Henri Dedrie.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

OOST-EUROPESE PLUNDERAARS EN ROVERS

Volgens de Britse en Ierse afge-vaardigden in het Europees Parle-ment, zijn in het bijzonder de Oost-Europese vissers plunderaars en rovers. Door verscheidene spre-kers werd het aksent gelegd op het feit dat faktorijschepen van Rus-sische, Poolse, Oost-Duitse, Roe-meense en zelfs Bulgaarse nationa-liteit de zeebodem met ganse vloten komen ontdoen van alle maritiem leven. Het is zoals in de tijd van de Hunnen waarvan men met een parafraze zegde : « waar zij komen groeit geen gras meer ». Volgens deze sprekers, en zij werden hierin trouwens gevolgd door deze van de andere lidstaten, is het absoluut dringend noodzakelijk dat de Eu-ropeese Economische Gemeenschap tot een zo spoedig mogelijke af-kondiging van een 200 mijlen vis-serijzone komt.

Tegenover deze eensgezindheid is de houding van de heer Fitzgerald minister voor Buitenlandse Zaken van Ierland dan ook onbegrijpelijk waar hij voorafgaandelijk aan deze afkondiging eerst de verklaring van

de Europese Ministerraad wenst dat Ierland over een eksklusieve eigen zone van 50 mijlen uit de kust zou moeten beschikken. Niets belet ondertussen inderdaad eerst de uitbreiding van de visserijlimi-ten te proclameren en naderhand onderling trachten overeen te kom-en over bepaalde nationale eks-klusieve zones ! Dit beduidt zeker niet, dat wij de Ierse Minister wen-sen te volgen in zijn ekstravagante eisen ! Wel integendeel ! Maar eerst dient dringend de uitbreiding afgekondigd van de visserijlimieten van de E.E.G., waarna met IJsland en eventueel met Noorwegen kan overeengekomen worden voor we-derkerigheid van toegang tot de 200 mijlenzone voor enerzijds de vissers van die landen tegenover de vissers van de ganse gemeenschap. Het principe van bilaterale overeen-komsten zoals Ierland en Groot-Brittannië dit wensen, mag zeker niet in de plaats komen van de geplande E.E.G. overeenkomst met Derde Landen.

FRANKRIJK DE IJVERIGSTE VOORVECHTER VOOR EEN GEMEENSCHAPSZEE

Van de 13 leden van de Brussel-se EEG-Commissie hebben er tien gestemd voor een Europese Gemeen-schapszee, namelijk dat de wate-ren van de EEG-landen voor de vissers van elk der partnerlanden zouden opengesteld worden, hierin het principe van het verdrag van Rome proklamerend. Drie leden van de Commissie stemden tegen, namelijk de twee leden voor Groot-Brittannië en het Ierse commissie-lid. Zoals we reeds mededeelden, hebben de ministers van Buiten-landse Zaken éenzelfde stelling ge-nomen, namelijk de Britse en Ier-se ministers tegen en de andere er voor. Gezien elk land een veto-recht heeft, was het veto van de Ierse minister Fitzgerald reeds vol-doende om een overeenkomst te blokkeren. De voornaamste verde-diger van het principe van het ver-drag van Rome was onder meer de EEG-landbouwcommissaris, de Ne-derlander Lardinois. In Ierland spekuleert men nu op het feit dat Lardinois binnenkort geropen zal worden op een zeer belangrijke post in het internationaal bankwezen en dus als verantwoordelijke Commis-saris voor Landbouw en Visserij zal verdwijnen en minstens zal dienen vervangen te worden. Volgens de heer Lardinois is het essentieel voor de Gemeenschappelijke Markt, dat nationale privileges en be-schermingsstelsels dienen te ver-dwijnen. Voor wat de visserij be-treft, zijn deze toch van onderge-schikt belang door het feit dat

kwotasystemen noodzakelijk zijn voor de bescherming van de vis-stand.

Behalve de Nederlander Lardi-nois, is vooral Frankrijk gekant tegen deze eksklusieve zones en blijft een vurige verdediger van de gemeenschapszee. Dit standpunt was trouwens vroeger reeds kern-achtig uitgedrukt door de toenma-lige Franse Eerste Minister Chirac die dit principe als onaanastbaar aanzag en geen duimbreed hiervan wenste af te wijken, mocht tot enig kompromis bereid was. Graag zou-den we, vooral nu in deze omstre-den omstandigheden, een even krachtige stellingname van onze bewindsvoerders horen proklame-ren. Als de Ieren slogans in grote letters aan boord meevoeren of aan hun panden in de Ierse havens be-vestigen met «SOS voor een 50 mijlen visserijlimiet, dan zouden wij graag zien dat ook onze visse-rij en aanverwante bedrijven slo-gans voeren als «SOS tegen eksklu-sieve zones». Men mag niet zo on-verschillig blijven want de toekomst van onze visserij en van onze men-sen ligt voor het ogenblik in de weegschaal. Wij brave Belgen uit het passieve Vlaanderen, wachten veel te gemakkelijk op de beslissin-gen die komen zullen in plaats van deze beslissingen zoals de Ieren trachten te beïnvloeden. Wij kij-ken te gemakkelijk de kat uit de boom en worden dan ook al te dikwijls het slachtoffer.

KORTE BERICHTEN

NIEUWE INTERESTVOETEN VOOR BRITSE LENINGEN!

De «White-Fish Authority» en «Herring Industrie Board» die leningen toestaan voor nieuwbouw, hebben in oktober hun intrestvoet aangepast.

Deze leningen worden slechts toegekend voor nieuwbouw beneden de 24 meter (beneden de 80 voet). Voor vijfjarige leningen zijn deze 13%. Tussen 5 en 10 jaar 13,25%. Van 10 tot 15 jaar wordt dit reeds 14,62% en over de 15 jaar 15,375%!!!

We vragen ons af welke reder het daar durft wagen aan dergelijke interesten te gaan lenen. Voor een lening van, laat ons zeggen, 10 miljoen B.F. wordt dit, behalve de kapitaalrugstortingen, alleen reeds voor interesten 1,3 miljoen B.F. per jaar!! Het is misschien zo, dat deze organisaties bijkomende leningen uitvoeren, maar dit neemt niet weg, dat de interestvoeten enorm zijn om te dragen.

EEN ANDER KLOK OVER DE RUSSISCHE INVASIE VAN DE BRITSE KUST

De Britse en Ierse vissers dragen de Russen en andere Oost-Europeërs zeker niet in het hart vanwege hun overbevissing. Ondertussen menen de middenstanders van Plymouth dat de afwezigheid van de Russen en Oost-Europeërs zwaar zou schaden aan de plaatselijke handel en economie. Het is inderdaad zo, dat in Plymouth alleen reeds men 250 maal aanlegde met Russische grote treilers. Aan dokgeld alleen reeds bracht dit na-

genoeg één miljoen B.F. op per schip, waarop bijna 100 man in dienst is, wordt dan 3.000 Pond van de bank gehaald en ter beschikking gesteld van de bemanning die hiermede mogen gaan winkelen. Op 250 beurten maakt dit 750.000 Pond of in onze munt uitgedrukt aan de huidige koers, toch nog altijd meer dan 46 miljoen B.F. die in de handel en nering gepompt wordt. Het is duidelijk dat voor de kommersanten het hemdeke nader is dan het rokje.

Moest men echter eens de rekening voorleggen hoeveel tientallen miljoenen door het optreden van de Russische vloot gemist wordt door de eigen visserij die dan op hun beurt deze tientallen miljoenen niet kan uitgeven, dan zou de Plymouthse handel misschien raar opkijken.

VEILIGHEIDSOVERALL BESCHERMT TEGEN VERDRINKING EN KOUDE

Een Britse firma heeft een speciale overall op de markt gebracht waardoor men absoluut beveiligd is tegen verdrinking en tegen koude. Men noemt deze overall de «Noordwester». Het kledingsstuk is tamelijk licht om dragen en vervaardigd uit polyurethaannylon.

Als men overboord gaat, komt er ongeveer een 13 liter water binnen in de overall. Dit water komt op temperatuur door de lichaamswarmte en vervult naderhand de functie van een thermos die het lichaam een warme omgeving bezorgt. Men heeft inderdaad vastgesteld, dat dit water geen ander water meer toelaat. Zelfs met een gescheurde overall, bekwan men nog hetzelfde resultaat. De stof weerstaat aan oliën, vetten en alkaliën. Zelfs wanneer de drenkeling het bewustzijn verloren heeft, blijft hij drijvend. Het hoofd zit in een kap die zorgt, dat ook dit lichaamsgedeelte boven water blijft.

Vele drenkelingen met zwemvesten aan, kwamen om na een zekere tijd in het water drijvend, te wijten aan verstijving door de koude.

DE MAKREEL-MIGRATIE

(Wetenschapsmensen hebben de migratie van de makreel langs de Ierse en Britse kusten vastgelegd. In West-Europa zijn er twee welgekende gronden waar de makreel voor het paren verzamelt. Eén in de Norde kustwateren buiten de 100 vademlijn en de tweede bij Ierland in de Keltische Zee. Daar verzamelen zich grote schollen makreel in oktober om dan de oppervlakte wateren te verlaten en de bodem op te zoeken in holen en grondgaten. Einde december verspreidt de makreel zich op de bodem zelf naar de omliggende wateren. Zij voeden zich dan met kleine visjes en diertjes onder meer met garnaal en wormpjes. Op het einde van januari, begin februari vormen zij dan terug schollen en komen aan de oppervlakte om dan naar het zuiden te verhuizen dat zij in april bereiken, om er de kuit te schieten. Wetenschappelijke onderzoekers hebben rond die tijd grote concentraties van drijvende makreel eitjes vastgesteld even buiten de 100 vademlijn-depte. Het kuitschieten gaat voor sommigen door tot einde mei, waarna de makreel geweldig op voedsel jaagt en zich verspreidt in kleinere schollen zoals men hem dan later terug vindt rond de kusten van Ierland. Op dit ogenblik verlaat de makreel de planktontafel (plantjes en mikroskopische organismen aan de oppervlakte van het water) om te veranderen van dieet en aaltjes en het gebroed van haring en sprout te gaan verslinden, die zij vindt in de beschutte baaien van Groot-Britannië, Schotland en Ierland. Dit duurt dan tot in oktober waarna de makreel die de netten heeft kunnen ontsnappen, terug de diepte ingaat en terug op de bodem verzamelt om dan dezelfde cyclus te herbeginnen. Het is duidelijk dat de makreelschepen die deze migratie en schoolvormingen kennen, op de loer liggen om zoveel mogelijk van deze nog altijd onbeschermd vis uit het water te halen.

FLEETWOOD-VISSERS BIJ DE HEER LARDINOIS

Op de vooravond van de zitting van het Europees Parlement, heeft dhr. Lardinois, E.E.G.-kommissaris voor de Landbouw waaronder even-

eens de visserij ressorteert, een delegatie vissers uit Fleetwood ontvangen. Het is duidelijk dat deze vissers het standpunt van Groot-Britannië kracht wensten bij te zetten. Fleetwood beschikt echter ook over een diepzeevloot, waarvan de belangen vooral in de IJslandse wateren liggen. We kunnen dus gemakkelijk veronderstellen, dat de delegatie der diepzeevisserij aangedrongen heeft op een spoedige goedkeuring van de 200 E.E.G.-mijlszone omdat men dan een basis heeft voor onderhandelingen met IJsland voor een verlenging van de Oslo-overeenkomst, die op 30 november eindigt. Inderdaad komen de IJslandse vissers eveneens visserij in de Ierse en Britse wateren en op basis van wederkerigheid zou men dus tot een verlenging van de Oslo-overeenkomst kunnen komen. Nochtans zullen de onderhandelingen met IJsland (door de Gemeenschap gevoerd worden en zal IJsland dus wederkerigheid aan de Gemeenschap moeten toekennen, waartoe ook België behoort. Wat de eventuele toekenning van een 50 mijlszone aan de Britten en Ieren betreft, kennen we voldoende het standpunt van dhr. Lardinois om vooraf te kunnen zeggen, dat de vissers uit Fleetwood hier zeker niet aan hun trekken zullen gekomen zijn moeten zij hierop aangedrongen hebben. Trouwens dhr. Lardinois zegde na het onderhoud, dat hij wenst dat de vissers zich ten slotte wel zelf rekenschap zullen beginnen te geven, dat de onderhandelingen met Derde landen een zaak is van de Gemeenschap.

GEKWEKTE ZALM WORDT GOEDKOPER

Onderzoekers aan de Ierse Rhodé-Island Universiteit hebben een nieuw procedé uitgewerkt waarbij men in de helft van de vroegere tijd tot jonge zalm komt.

Men heeft nu de kweek gesplitst in twee fasen. Het broed en de vingerlingjes worden nu afzonderlijk in watertanks gekweekt om nadien overgeplaatst te worden in nieuwe tanks om erop te groeien tot jonge zalm. Aldus kan men telkens een voor het broed en vingerlingjes aangepast midden zorgen en dan nadien weer voor de groeiende vingerlingen tot jonge zalm. Op deze manier heeft men vastgesteld dat men op de helft van de vroegere benodigde tijd tot jonge zalm komt. Het is duidelijk dat men verwacht dat de zalm hierdoor goedkoper zal worden.

Lees „HET VISSERIJBLAD”

KORTE BERICHTEN

UITBOUW VAN DE IRAKESE STAATSVISSERIJ

Het was in 1972 dat Irak een Staatsvisserij op touw zette met bevoegdheid over zee- en binnenvisserij. Dankzij de oliedollars was het dit land mogelijk koelhuizen en koelwagentransport uit te bouwen en landingsakkomodaties voor moderne visserij. Dit land dat zijn visserij moderniseert, telt voor het ogenblik 6 nieuwe 150 ton treilers en evenveel stalen garnaalvaartuigen. Het beschikt echter niet over het nodig technisch onderlegd personeel voor de bediening van apparatuur en motoren. Men heeft dan ook een opleidingscentrum opgericht en de verdere modernisering en uitbreiding van de Iraakse visserij is hier dan ook afhankelijk van. Men bedrijft in Irak anderzijds nog de visserij langs de kusten en rivieren op ouderwetse manier en daar kan men de noodzakelijke techniekers niet uithalen. Uitgerend per hofd, was het visverbruik in Irak in 1970 nog niet eens 2 kg. per inwoner en men hoopt dit te kunnen opdrijven tot 9 kg. per hoofd einde 1976 en zelfs tot 14 kg. per hoofd in 1980 ! Irak telt voor het ogenblik 12 miljoen inwoners, en wenst de vloot nog verder uit te bouwen met moderne koeltreilers.

NIEUWBOUW VOOR IERLAND — UITSANERING VOOR DE E.E.G.-PARTNERS

De Nederlandse werf „Maaskant” van Stellendam heeft een nieuwe 27 meter seine-treiler afgeleverd voor een Ierse reder nadat zij nog niet zo lang geleden eenzelfde treiler aan de broeder van deze reder afgeleverd had. De Ieren beweren dat ze met het probleem van de overbevissing zitten, maar ze breiden nog voortdurend hun vloot uit, terwijl de andere EEG-landen, als partners, hun vloot beperken en uitsaneren. Ondertussen vragen zij een exclusieve zone van vijftig mijlen uit de kust voor hun traditionele visserij. Waarschijnlijk wensen zij een verregaande beperking van de vloten van de partnerlanden, opdat zij dan deze plaatsen zouden kunnen innemen, overbevissing of niet. Aan de uitbreiding van hun vloot te zien, is het in ieder geval niet voor beperking van de visserij en bescherming van de visstand, niettegenstaande zij er de mond overvol van hebben.

DE Z.571 „ZEPHYR” REKORDBESOMMER VAN DE HAVEN GRIMSBY Geschenken voor de bemanning

Gedurende jaren hield de Z.571 van reder Raymond Claeys het rekord van de besomming van de haven van Grimsby voor bokkenvisserij. In september werd dit rekord echter meergehaald door de nieuwgebouwde bokkentreiler, de O.33 «Marby» van reders Martinssens en Vanbillemont die een brutobesomming behaalde van 19.043 Pond of zowat, aan de huidige muntkoers 1,2 miljoen B. fr. In de tweede week van oktober zette de «Zephyr» onder het bevel van schipper Raymond Ackx, na een reis naar de Skagerrak visgronden, een vangst in de markt van Grimsby die 23.446 Pond haalde of ongeveer 1,46 miljoen B. fr. Deze vangst van 1.070 van onze bennen waaronder niet minder dan 890 bennen pladijs, bereikte dus een brutogemiddelde per ben van 1.360 B. fr. Tevens was de Zephyr de eerste bokkentreiler die in de haven van Grimsby die 20 duizend Pond overtrof.

Ter gelegenheid van dit rekord, werd een lunch aan de bemanning geserveerd door de plaatselijke redersvereniging en de verkoopgenten. Terzelfdertijd kreeg de schipper een gegraveerde soeverein en de bemanningsleden, namelijk de 4 matrozen en de scheepsjongen, elk een stel waardevolle stylos.

De Zephyr van reder R. Claeys doet regelmatig Grimsby aan, waarschijnlijk in de eerste plaats omdat een teveel van éénzelfde soort, namelijk pladijs, hier de markt zou komen bederven en de prijzen maar naventant zouden zijn. Volgens zowel de Z.571 als de reders van de O.33 Martinssens en Van Billemont, zijn onze vishandelaars niet in staat om een ganse lading van één zelfde soort vis te verwerken en heeft men onmiddellijk met een gevoelige prijsinzinking te kampen.

Ondertussen wensen we beide schippers hartelijk geluk. Op onze Vlaamse zeebonken mogen we zeker fier zijn, alsook op hun twee knappe reders.

KLEINE IJSLANDVANGSTEN TE FLEETWOOD

De IJslandtreilers met thuishaven Fleetwood, kwamen met eerder magere vangsten van de IJslandvisserij terug. Dank zij goede gemiddelde prijzen voor kabeljauw en gullen, konden zij toch enigszins hun reis redden. Anderzijds zou de voornaamste rederij uit Fleetwood, J. Marr and Son Ltd, twee van zijn kleinste diepzee-treilers gaan uitrusten voor de „pair-

visserij”. Het zijn twee hektreilers die reeds ter observatie naar deze visserij gestuurd werden. De rederij zelf wenst deze geruchten noch te bevestigen noch te weerleggen.

Onze reders weten dat Ch. De-crop jr. de schoonzoon is van deze reder.

BINNENKORT MAKREELSLAG OP ZUID-WESTKUST VAN ENGELAND ?

Gezien het verbod op haringvisserij en de stijgende belangstelling voor makreel en betere prijzen voor deze vissoort in Ierland, Groot-Brittannië en Frankrijk, verwacht men deze winter op de Zuidkust van Engeland een grote vlootconcentratie, zowel van Britse als buitenlandse schepen, waar de makreel in de winter samschoolt. Deze makreel interesseert zodanig de Russische en Roemeense supertreilers, dat zelfs de Roemenen, na hun visserij rond de Schotse en Ierse kusten, een paar maand gaan opliggen te Dublin om zich ten gepaste tijde klaar te gaan houden voor de spurt naar de gronden op de Zuidkust van Engeland. Het loont voor hen niet om in die paar maanden naar huis te varen naar de Zwarte Zee. De lokale vissers op de Zuidkust van Engeland, die het vorig jaar reeds met de Schotse seinevissers aan de stok hadden, vrezen nu totaal overspoeld te worden door een reuzenvloot van buitenlandse mamouthtreilers, die even buiten de 12 mijlszone jacht maken op de laatste makreel. In die optiek gezien is het jammer dat men in de EEG niet een maand eerder een 200 mijlszone afkondigt.

OVERHEIDSSTEUN IN DE GARNALEN-SEKTOR IN NEDERLAND

We lezen in de Visserijwereld dat uitvoerig overleg tussen vertegenwoordigers van het ministerie van landbouw en visserij en een representatieve vertegenwoordiging uit de garnalensector over de problemen die zich in deze sector met name ten aanzien van de financiële aspecten bij het zogenaamd garnalenopvangfonds voordeden, geresulteerd heeft in een aanbod tot enkele steunmaatregelen voor de financiering van de interventie in 1976, t.w. :

- een overheidsgarantie voor een lening t.b.v. het fonds van maximaal f 700.000 (10 milj. B.F.) met een looptijd van ten hoogste 5 jaren ;
 - een volledige rentesubsidie voor maximaal 2 jaar over ten hoogste f 500.000 (7,3 milj. B.F.).
- Van de zijde van de producentenorganisatie werd in dit kader het voornemen bekend gemaakt om :
- de wekelijkse aanvoer per schip te beperken tot max. 3.000 kg. ;

- de bijdrage van de garnalenvissers aan het garnalenfonds te stellen op f 0,15 per kg. (2,20 B.F.) ;
- grotere aandacht te schenken aan de kwaliteit van de aangevoerde garnalen. Uitgangspunt hierbij is een aantal van 620 garnalen per kg.
- de interventieprijs van het fonds te stellen op f 2,32 (34 BF) per kg. voor de eerste duizend kg. en op f 2,00 (30 BF) per kg. voor de overige tweeduizend kg., die wekelijks maximaal per schip uit de markt genomen zullen worden.

Het bestuur van de producentenorganisatie heeft op 18 oktober een beslissing over de voorstellen genomen.

Het ministerie van landbouw en visserij zal de voorgestelde maatregelen nog deze week voor een spoedprocedure in Brussel aanmelden.

HEKTRAWLERS VINGEN VEEL HARING

We lezen in de Visserijwereld dat twee zijtrawlers die begin oktober naar de Farndeep voeren op haring, redelijk succes hadden. Twee dagen later kon men reeds vernemen dat zij 200 kantjes haring gevangen hadden. Dit was voor de anderen aanleiding om ook naar deze visgronden te varen, doch met aanmerkelijk minder resultaat gezien de intussen slechter geworden weersomstandigheden. Nochtans was de haringvisserij nadien erg moeilijk en er meldde zich geen enkel schip aan de afslag. Hiernaast staat dat de grote hektrawlers met grote vangsten op de oceaan ten Noord-westen van Schotland binnen liepen. Naast de gevulde tonnen had men ook de ruimen vol met diepgevroren haring en een enkel pak makreel. De VLI42 kwam binnen met 1200 kantjes haring, 5300 pakken haring en bovendien had men nog eens 300 plasticzakken gevuld met steurharing.

HARINGKWOTERING BLIJFT VAN KRACHT

We lezen er vroeger reeds op dat Noorwegen en Groot-Brittannië niet akkoord gingen met de regeling van de haringkwotering zoals deze door de Noord-Oost Atlantische Visserijkonferentie werd vastgesteld. Vóór 2 oktober moest er echter nog een derde land deze kwotering afgewezen hebben opdat de reglementering zou komen te vervallen. Vermits dit niet gebeurde blijft de haringkwotering van kracht voor alle landen die lid zijn van de Noord-Oost Atlantische Visserijkonferentie, behalve dan voor twee bovengenoemde landen. Het is echter duidelijk dat ook Noorwegen en Groot-Brittannië niet buiten hun kwotum zullen kunnen gaan omdat dit een heftige reactie van de andere landen zou te weeg brengen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een ongewoon drukke week in de Oostendse vismijn met zelfs meer dan dertig schepen aan de afslag. Dat is iets wat zelfs niet elke maand voorkomt. De prijzen zijn goed gebleven, al werden de pieken van verleden week niet meer

OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 31 oktober tot 6 november 1976.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Alle dagen te 7.35(x) 10.05(x), 14.40(x)

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Alle dagen te 11.40(x) 15.45(x) en 19.00(x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 11.15(x) 17.15(x) en 20.15(x)

Op 31 oktober 1976 bijkomende afvaart te 23.15(x)

Op 1, 2, 3, 4 en 5 november 1976 bijkomende afvaart te 23.15(x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30(x) 5.00(x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) en 15.20(x)

Op 1, 2, 3, 4, 5 en 6 november 76 bijkomende afvaart te 3.20(x)

Afvaarten uit Folkestone :
Alle dagen te 7.00(x) 22.30(x)

(x) Nemen ook voertuigen.

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

bereikt. Schelvis, heilbot, rode zeebaars, tarbot, staart, steenschol, zijn soorten die wel redelijk duur bleven. Ook voor schol en iek werden stijgende prijzen genoteerd, rog daarentegen was minder duur en ook gul liep iets terug in prijs. De resultaten zijn goed gebleven voor de meeste schepen, zelfs voor de IJslanders, ook al brachten de meesten in hoofdzaak koolvis op de markt. Voor die koolvis betaalde de uitvoer deze week toch wel een paar frank meer dan verleden week waardoor de prijs opliep tot bij de 26 fr. Rode zeebaars schommelde rond de 30 fr. en voor blauwe leng viel de prijs toch ook terug tot 43 fr.

STRAALBUIZEN

NOG VEEL GARNAAL

De kustschepen blijven veel garnaal aanvoeren, de prijs is op het peil van verleden week gebleven met zaterdag zowat de beste markt van de week. Ook al iets wat uitzonderlijk is. De vrijdag was er echter geen garnaal geweest en daardoor kwam zowat de ganse kust zich te Oostende bevoorraden. Oostende is immers de enige haven van de kust waar op zaterdag nog verkocht wordt. Een reputatie waar we nu wel niet bijzonder fier moeten op zijn. In het geheel deze week toch weer ruim 17.000 kg. garnaal tegen een gemiddelde prijs van 35 fr. het kg. Dat gaf goede uitslagen voor de meeste schepen.

MEER KANAALVIS

Eigenlijk schepen van de Keltische Zee, zij zorgden voor wat afwisseling op de markt met in hoofdzaak, rog, hondshaai, schol, gul en tong en tarbot, griet. Tongen bleven vlot verkopen en kregen tussen 130 en 185 fr. met slips als goedkoopste sortering. Roggen kregen tussen 25 en 35 fr. volgens grootte en kwaliteit. Voor rode viel de prijs erg terug, ook grauwe poon bleef samen met hondshaai goedkoop.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

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)

OOSTENDE

VRIJDAG 22-10-1976

NOORDZEE			
N.708-709	9	560	— 881.520
WEST			
O.26	12	160	— 237.020

MAANDAG 25-10-1976

IJSLAND			
O.216	16	700	— 1.020.050
O.318	18	560	— 758.691
O.334	17	820	— 1.109.544
O.236	17	650	— 862.429

KANAAL			
O.182	18	100	2.540 473.842
O.275	16	270	— 387.589
O.118	15	250	— 421.992
O.181	16	170	2.450 596.706
N.579	15	100	1.898 351.936

NOORDZEE			
O.239	13	400	— 453.086
O.127-303	9	380	— 583.640
O.206-309	11	240	— 288.760

WEST			
O.217	7	150	— 136080
O.35	10	140	— 193.694
Z.597	8	120	— 173.848
O.369	10	380	— 387.586
N.719	8	80	— 113.370

MONKEY BANK			
O.128	14	500	— 566.799

KUST			
O.192	1	15	— 15.120
O.491	1	11	— 10.850
O.710	1	9	— 9.790

DINSDAG 26-10-1976

MONKEY BANK			
Z.38	11	200	— 250.446
O.306	13	380	— 426.760
N.706	14	450	— 581.640

WEST			
O.123	5	65	— 84.670

KELTISCHE ZEE			
O.274	17	60	2.060 379.430
Z.499	17	100	2.569 577.661

KUST			
O.737	1	11	— 9.150
O.192	1	5	— 5.900
O.710	1	4	— 4.730

WOENSDAG 27-10-1976

NOORDZEE			
Z.209-509	10	595	— 959.920

WEST			
N.720	5	105	50 156.614

KELTISCHE ZEE			
O.114	16	70	2.129 385.835
O.37	14	170	495 304.787

KUST			
O.737	1	12	— 9.540
O.710	1	7	— 5.260
O.211	1	6	— 4.960

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 29 OKTOBER 1976

KANAAL : Z.502 (3.000 tong, 90 vis).

NOORDZEE : O.285 (325 vis, 15 shelfcod, 50 gul, 230 schelvis en totten, 30 platvis).

O.134 (250 vis, 40 kab.-gul, 15 schelvis, 140 totten, 40 platvis, 15 varia).

MONKEY BANK : O.135 (350 vis, 30 shelfcod, 70 gul, 10 platvis, 180 schelvis en totten, 10 vlaswijting, 50 varia).

DINSDAG 2 NOVEMBER 1976

IJSLAND : O.81, O.129.
KELTISCHE ZEE : O.198, Z.34, O.186, O.33.

KANAAL : O.66.
MONKEY BANK : O.243.
NOORD : O.141, Z.62, O.232.

WOENSDAG 3 NOVEMBER 1976

KANAAL : O.82 (kan ook dinsdag).
WEST : O.279, N.736.

A.P.K. PVBA

ALGEMENE POLYESTER-KONSTRUKTIE

Aalterseweg 10
9933 URSEL

- vervaardigen van tanks in gewapende polyester, bakken en koelkamers ;
- bekleden van alle ruimten met polyester of met P.V.C. ;
- bekleden van camions en camionnetten voor visvervoer ;
- plaatsen van P.V.C. buizen van alle diameters en lassen van P.V.C. ;
- isoleren met fenol-schuim ;
- tanks.

(7936V)

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-10	3	36.000	1.139.400
25-10	20	302.888	9.048.707
26-10	6	68.379	2.360.817
27-10	5	49.647	1.864.096
	34	456.914	14.413.020

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

20-10	13	3.273	138.356	25,—	51,—
21-10	12	2.748	78.766	15,—	42,—
22-10	2	458	16.386	30,—	37,—
23-10	10	3.183	127.531	28,—	57,—
25-10	12	3.597	121.402	24,—	48,—
26-10	14	4.192	134.607	25,—	64,—
	63	17.451	617.048	15,—	64,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

21-10	8	48.514	2.357.136	48.59
22-10	22	46.487	1.951.351	41.98
26-10	6	19.526	4.633.403	49.98
25-10	18	94.591	1.041.760	53.12
27-10	12	70.614	2.909.313	41.20

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

21-10	26	10.202	307.521	22,—	71,—
22-10	2	768	42.646	44,—	100,—
25-10	22	9.445	316.861	22,—	72,—
26-10	23	8.238	307.098	25,—	64,—
27-10	24	9.469	330.646	22,—	70,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-10	4	3.598	78.552
25-10	9	21.439	775.864
27-10	6	15.480	388.679

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-10	3	667	24.110	35,—	37,—
23-10	3	871	32.133	33,—	38,—
25-10	1	273	12.142	39,—	48,—
26-10	3	875	23.737	24,—	34,—
27-10	2	559	22.556	36,—	45,—

OVERLIJDEN

Wij vernemen het overlijden van de heer Jan Van Geel, vader van Mevrouw Marcel Vandem Bosch, raadgever van onze minister van verkeerswezen.

De begrafenis had zaterdag te Zaventem plaats in de parochiale kerk van St Martinus aldaar.

Aan Mr en Mw Marcel Vandem Bosch en hun familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw die hen komt te treffen.

**TE KOOP
ZUIDERKRUIS
SCH 2**

van staal, gebouwd 1960, afm. 26.34/25.11 x 5.74 x 2.71 M. bruto 86 ts. hoofdmotor 600 PK Stork, bouwjaar 1973. prijs fl. 250.000,— uitgerust voor tong- en garnalenvisserij.

Te bevragen: R.W. Bais n.a. Postbus 179, Haarlem-Holland, tel. 323721. telex 41649.

(7937V)

**GEEN TOEKOMST
VOOR DE
BLAUWE WIJTING ?**

Niettegenstaande een zestal winkels dide in samenwerking met de «White-Fish-Authority» zich gunstig hebben uitgelaten over de mogelijkheid van verkoop en afzet, meent de rederij die deze vissoort ging vangen, dat er voor de visserij geen toekomst in zit, ten minste geen onmiddellijke toekomst. Wat ons interesseert, aldus een woordvoerder van de rederij, is wat wij voor de blauwe wijting krijgen. De prijzen hiervoor betaald, schommelden rond 125 fr de ben van 50 kg, hetgeen niet voldoende rendeert is voor de rederij. We kunnen zowel voor de vismelfabriek op de blauwe wijting gaan varen, aldus de zegsman. Slechts wanneer de prijzen gunstiger zouden komen te liggen, zouden we het er kunnen op wagen. De blauwe wijting is tamelijk klein en moeilijk machinaal te behandelen. Mocht het gebeuren vervolgde de woordvoerder van de rederij, dat wij uit IJstrand vliegen en ons geen 50 mijlenzone toegelend wordt en door visschaarste de prijs van de blauwe wijting zou oplopen, is het misschien te doen.

NIEUWPOORT

VRIJDAG 22-10-1976

N.470	23.539	N.590	23.539
N.760	15.737	O.104	15.737

Twee vangsten van «spanvissers». Wijting, makreel en weinig gulsoorten. Grote gullen 3.200 fr., tot 1.600 fr. voor kleine soort. Wijting: grote 1.380 à 1.200, kleine 750 à 650, makreel: 640 fr. de benne.

MAANDAG 25-10-1976

N.346	44.826	N.761	148.333
N.345	44.900	N.3	311.475
N.590	23.180	N.470	23.180
N.172	24.055	N.788	24.055
N.700	41.755	N.104	41.755
N.738	42.160		

De aanvoer van de maandag was 21.500 kg. vis. Vissoorten van de West, de «gullevisser» en de N.3 die, nu «bokkevisser», voor de eerste maal in de thuishaven de vangst verkocht. Het betrof een vangst van 850 kg. tongen, 90 bennen platvis, en 30 bennen wijting, gullen en roggen. De tongen kregen de volgende prijzen: 1e soort 124, de 2de 180, de 3de 198, de 4de 182, de 5de 168, en de kleine kregen 137 fr. De platvis ging weg aan 1.000 fr. voor de «moeien», groot platvis 1.180 à 1.300 fr., de drielingen 1.150 à 1.300 fr., en de visjes 1.100 fr. De kabeljauw, zowel van de West als van de «gullevisser» kreeg 3.000 à 3.350, de gullen van 2.600 à 1.800 fr. voor de kleine «filé» soorten. Wijting grote van 1.100 à 1.280, kleine van 650 à 940 volgens sortering en kwaliteit! Rogsoorten, kregen een daling in prijs, vergeleken bij vorige weken. De moers en tilten 2.300 en 2.100 fr. de benne. Grote scherpstraaten 2.000 fr. Zeehonden, waarvan weinig op de markt, kregen 30 fr. de kg. en enkele bennen makreel werden verkocht aan 850 en 1.090 fr. de benne! Rare vis: tarbotjes, grieten, staarten kregen hun gewone, goed betaalde prijs, maar deze soorten zijn er dan ook maar in beperkte mate!

WOENSDAG 27-10-1976

N.723	96.779	N.498	10.868
N.349	5.512	N.700	39.745
O.104	39.745	N.172	44.505
N.788	44.505	N.590	53.510
N.470	53.510		

Aanvoer 15.500 kg. De grootste pak waren gullen en wijting. Er was een vangst van de West. De varia's werden goed verkocht. De achtervangst kreeg echter lage prijzen.

Waar zandhaaien, posten, enz., maandag duur verkocht werden, was er nu een inzinking. De kabeljauw werd gekocht aan 2.350 tot 2.580 de benne. De gullen volgens grote van 2.000 à 1.600 fr. De voor-kleine 1.400 fr. Wijting kreeg slechts voor de grote van 1.000 à 1.200 fr.

De kleine van 620 à 700 fr., en moest er voor zelf gestopt worden aan de opvangprijs. Zandschullen waren ook aan de goedkope kant, wijl de roggen 2.700 fr. kregen voor de moers, en 2.000 fr. de tilten. Enkele bennen «panharing» kregen 2.000 fr. of 40 fr. de kg. Dit voor de woensdagmarkt.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 21 OKTOBER 1976

KUST			
Z.497	3	100	20 88.120
Z.568	7	450	50 169.550
Z.126	12	1200	70 354.554
Z.599	11	200	60 141.420

NOORD			
Z.424	9	100	140 275.083
Z.183	12	1500	150 677.310
Z.189	12	200	160 354.029

KREEFTENPUT			
Z.573	10	—	100 60 897.070
			2.357.136

VRIJDAG 22 OKTOBER 1976

KUST			
Z.570	3	100	30 62.960
Z.512	5	400	30 162.640
Z.578	2	50	30 71.430
Z.547	2	50	10 25.750
Z.537	2	150	10 60.370
Z.588	8	400	40 84.088
Z.511-550	2	—	40 35.680
Z.201-560	2	—	50 48.610
Z.468-601	2	—	70 78.550
N.1722-N.788	2	—	50 59
N.172-788	2	—	50 59.780
Z.437-257	2	—	60 60.010
Z.554-538	2	—	50 54.060

NOORD			
Z.583	8	1200	100 438.306
Z.484	9	100	200 205.694

KREEFTENPUT			
Z.600	10	—	50 25 205.694
Z.563	10	—	60 20 178.607

MAANDAG 25 OKTOBER 1976			
NOORD			
Z.507	4	300	20 147.940
Z.564	4	150	20 110.360
Z.176	6	100	90 205.874
Z.16	7	28000	220 985.110
Z.405	8	300	170 386.246

KUST			
Z.525	4	300	10 101.590
Z.408	4	300	20 123.660
Z.444	4	300	20 143.820
Z.505	4	100	20 66.790
Z.12	4	200	20 55.580
Z.429	4	150	20 97.400
Z.537	6	200	40 54.830
Z.468-601	2	—	50 54.803
Z.550-511	2	—	30 31.810
Z.257-437	2	—	40 48.520
Z.554-538	2	—	80 86.070
Z.560-201	2	—	30 40.260

KREEFTENPUT			
Z.598	10	100	40 20 136.550
Z.307	9	100	90 20 248.650
Z.427	9	100	60 20 194.216
Z.402	9	100	50 90 253.837
Z.549	9	100	50 50 329.156

KANAAL			
Z.19	18	220	200 759.334
			4.633.403

DINSDAG 26 OKTOBER 1976			
WEST			
Z.580	7	300	20 117.680

KUST			
Z.546	7	350	20 136.680
Z.465	7	800	30 169.180
Z.510	7	300	20 225.950

KREEFTENPUT			
Z.559	9	—	90 30 370.870
			1.020.360

WOENSDAG 27 OKTOBER 1976			
KUST			
Z.321	10	400	20 214.170
Z.481	1	—	10 10.870
Z.468-601	2	—	70 90.760
Z.201-560	2	—	80 102.420

KANAAL			
Z.462	18	1200	160 609.347

NOORD			
O.315	17	800	240 454.390
Z.196	5	100	110 374.020
Z.30	10	100	250 574.129

KREEFTENPUT			
Z.569	10	—	90 30 267.597
Z.348	10	—	70 20 211.610

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
Schelvis grote	40,—55,—		
Schelvis midden	30,—37,80		
Schelvis klein	15,40-21,—		
Kabeljauw	34,—47,—		
Gul	29,—40,40		
Wijting	26,20-33,—		
Schaat	50,—60,—		
Zeebaars	26,60-31,80		
Leng	36,—50,—		
Schartong	27,80-37,80		
Hellbot	134 -171		
Koolvis	17,80-20,20		
Hoedstong	21,—50,40		
Zeeewolf	40,—,—		
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
Lappen	180-182	183-185	180-186
Grote	182-188	179-183	172-173
3/4	163-182	171-175	166-170
Blok	163-178	163-171	166-168
Voor-kleine	153-176	156-168	150-154
Kleine	142-145	143-145	140-141
Slips			

Zeebrugge

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
Grote	184-187	191-194	181-188
Blok	188-190	180-190	178-180
Fruut	183-189	190-193	176-181
Schone kleine	174-183	184-186	161-172
Kleine	155-161	162-164	152-156
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
Tong I	175		170
Tong II	183		170
Tong III	198		201
Tong IV	180		201
Tong V	168		152
Kleine	140-135		152

PLADIJS

Oostende

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
Grote	30,—42,60	35,—40,—	30,60-39,20
Grote iek	29,—42,—	33,—41,—	26,—
Kleine iek	21,—28,40	35,—	
Dderde slag		31,—37,20	20,—
Platjes	22,—	23,40	16,80-26,60

Zeebrugge

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
I	24,—		28,—
II	24,—26,—		24,—
III	20,—22,—		20,—
IV			

Nieuwpoort

	25-10-1976	26-10-1976	27-10-1976
Moeien	27,—29,—	26,—28,—	25,—27,—
Grote pladijs	28,—29,—	24,—26,—	23,—26,—
Drielingen	26,—27,—	27,—29,—	24,—26,—
Platjes			

TE KOOP AANGEBODEN :

- 1 spannet
- 2 kabeljauwnetten, plat
- 2 kabeljauwnetten, zweef
- 3 trawl netten, 400 - 500 pk
- 1 stel visborden

Gedeeltelijk gebruikt, gedeeltelijk nieuw. Alles in prima staat.

J. BRINKMAN, Deltastraat 18, Stellendam (Holland)
Telefoon 01879 - 1625 of 1537.

(7935V)

ZIJ HADDEN PECH...

● De Z.14 van Gilbert Derudder moest wegens motordefect door de Zeetijger naar de haven van Oostende gesleept worden.

● De O.23 van François Devay moest insgelijks door de Zeetijger met korre in de schroef naar de haven van Oostende gesleept worden.

● Bij het vastslaan ter garnaalvisserij zijnde, liep de O.190 van Desmet Lucien vast aan een wrak en brak zijn stuurboordbok.

● De Z.520 van Rotsaert Willy moest met motordefect door de Z.501 van Dobbels Eric naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

● De Z.542 van De Voogt François moest met schade aan de keerkoppeling door de Zeetijger naar de haven van Oostende gesleept worden.

● De Z.576 van de rederij Rubens kreeg wegens stormweder de SB-bok geplooid en werden het stuurboord navigatielicht en een tweetal deklampen afgerukt en verloren. Ook het reddingsvlot werd losgerukt en verloren. Tenslotte werd de Z.576 door de Z.42 van André Vandierendonck opgeroepen door deze laatste motordefect had en opgesleept moest worden. Op 60 mijl van de haven van Zeebrugge gekomen, werd de Z.42 door de loodsboot van Zeebrugge overgenomen en in de haven geloodst.

● Ter visserij zijnde sloeg de N.705 van de rederij Lumar op een onderwater zittend voorwerp, waardoor de vier bladen van de schroef geplooid werden.

● De N.738 van Mw Calcoen Decon, verloor tijdens slecht weder op zee zijn houten reddingsvlot. Tijdens de visserij op garnaal kreeg de N.782 een zee over boord, waardoor de lastarm brak en de contactner van het vlot werd beschadigd.

— Ter visserij liep de temperatuur van de keerkoppeling aan boord van de Z.542 onder bevel van schipper Fr. Devooght, abnormaal hoog op. De visserij werd gestaakt omdat de koppeling helemaal was uitgevallen. Via Radio Oostende werd sleephulp ingeroepen van de Zeetijger, die het defekte vaartuig naar de haven van Oostende op sleeptouw nam.

— Aan de Noordkant van de vissershaven te Zeebrugge lagen de vaartuigen Z.196 en Z.573 naast elkaar. Men veronderstelt dat door het jagen de achterkant van de bok van de Z.196 gehaperd heeft aan de Z.573. Hierdoor kwam de bok naar beneden en veroorzaakte schade aan de radio-antenne en de overloop van de Z.573.

— Bij het op de slipway zetten van de Z.571 te Oostende, blokkeerde de bedieningskabel van de keerkoppeling. Hierdoor stootte het schip met de voorsteven tegen de gangway waardoor lichte schade werd veroorzaakt. De Z.571 liep geen schade op.

— Vanuit de haven van Zeebrugge vertrokken de vaartuigen Z.550 en de Z.511 samen voor de spanvisserij. Ter visserij werd de Z.550 opgeroepen door de Z.511 die sleephulp vroeg omdat de korre in de schoef was gedraaid. De opsleping gebeurde zonder moeilijkheden naar de thuishaven.

— De terugreis van de visserijgronden, begon aan boord van de Z.581 Uranus, op zowat 2 mijlen van de Zeebrugse havendam, de motor onregelmatig te draaien. Op het eerste zicht bleek er een defekt te zijn aan de turbo. Schipper Leopold De Graeve besloot «op stop» de haven binnen te lopen. Afgemeerd, stelde men vast, dat de turbo toch scheen gebroken te zijn.

— Na de garnaalvisserij normaal bedreven te hebben, brak aan boord van de Z.520 de koppeling van de waterpomp. Schipper Willy Rotsaert deed de visboelen inhalen en besloot de terugreis aan te vangen. Na een vijftal minuten varen, verbrandde de dynamo waardoor de afkoeling van de motor onderbroken werd. De motor werd afgelegd en sleephulp ingeroepen van de Z.501 die in de nabijheid lag.

— Schipper Gilbert Derudder van de Z.14 stelde vast na de visserij normaal bedreven te hebben dat het toerental van de motor abnormaal was. Na deze stilgelegd te hebben, vond men niets ongewoons. Maar het bleek nutteloos wanneer men de motor terug wilde starten. Men zag zich verplicht sleephulp in te roepen via Radio Oostende. De Zeetijger kwam de Z.14 afhalen nabij de Bergues Bankboel en sleepte het vaartuig naar Oostende.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende			Zeebrugge			Nieuwpoort		
	25-10-1976	25-10-1976	26-10-1976	26-10-1976	27-10-1976	27-10-1976	25-10-1976	27-10-1976	
Tarbot : groot (123)	185 -212	150 -252	183 —	198 -250	166 —	191 -242	230 —	150 —	
middel (123)	135 -161	100 -160	169 —	145 -164	135 —	150 -156	140 —	125 —	
klein (123)	98, -104	65, -82, -	107 —	68, -76, -	90, —	40, -43, -	125 —	125 —	
Griet : groot (123)	104 —	100 -115	112 —	100 -118	85, —	92, -100	120 —	130 —	
middel (123)	85, —	—	94, —	—	70, —	—	—	—	
klein (123)	65, —	—	64,20-65,60	—	49,40 —	—	—	—	
Schelvis : groot	45, -59,60	—	45,40-50,20	—	—	—	—	—	
middel	31, -38,40	—	32,20-41,40	—	—	—	—	—	
klein	16, -25,40	—	17, -26,60	—	—	—	—	—	
Heek : groot	90, -102	—	100 —	—	90, —	—	—	—	
middel	62, -78, -	—	80,40 —	—	75, -82, -	—	—	—	
klein	56, —	—	70, —	—	60, —	—	—	—	
Lom	35, -37, -	—	—	—	—	—	—	—	
Leng	24,20-51,40	—	28, -46, -	—	23,40-39,60	—	—	—	
Rog (I)	41, -60, -	—	—	—	53, —	—	—	—	
Keldrog (123)	—	54, -57, -	—	58, -61, -	—	45, -51, -	55, —	55, —	
Rog (23)	—	51, —	—	52, -54, -	—	32, -37, -	50, —	42, —	
Tilten (23)	—	48, -51, -	—	50, -58, -	—	40, -46, -	40, —	45, —	
Scherpsaart (23)	—	32, —	—	30, -33, -	—	30, -32, -	28, —	35, —	
Halve mans (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	
Teeit (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kabeljauw	36, -62, -	—	40,60-56, -	50, -58, -	—	46, -51, -	60, -67, -	50, -55, -	
Gul (groot)	26, -38,50	38, -50, -	16, -40, -	42, -50, -	—	37, -42, -	36, -53, -	30, -40, -	
Gul (middel)	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hosemondhamme	82, -153	—	80, -141	—	109 -144	—	—	—	
Wijting : groot	18, -28, -	14, —	12,40-24,60	18, -26, -	—	12,20-26, -	22, -25, -	20, -24, -	
klein	—	12, —	—	14, -10, -	—	12,20-16, -	15, -16, -	12, -14, -	
Schar	15,80-26, -	18, -21, -	16, -21,60	19, -27, -	17,60 —	16, -24, -	15, -22, -	10, -27, -	
Steenschol	34, -85, -	—	52, -95, -	—	45,80 —	—	—	—	
Zeehaal	8,20-26,60	—	—	—	17,60-31,60	18, -22, -	18, —	8, —	
Hondshaal	15,60-24, -	—	11, —	—	—	—	—	—	
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	
Makreef	—	—	—	—	—	—	—	—	
Horsmakreef	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kongeraal	16, -19, -	—	—	—	—	—	—	—	
Schartong	27, -43, -	—	—	—	38, —	—	—	—	
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	
Koolvis	24, -26,20	—	—	—	—	—	—	—	
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeevolf	36, -45, -	—	36, -46,60	—	—	—	—	—	
Pollak	40, -44, -	—	37,20-51, -	—	—	—	—	—	
Zonnevis	65, -145	—	—	—	144 —	—	—	—	
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeehond	—	15, -18, -	—	12, -16, -	—	8, -10, -	30, —	26, —	
Bot	—	—	—	—	—	5, —	7, —	5, —	
Rode Poon (roobaard)	15, -36,80	5, -12, -	16, —	4,80-13, -	—	4,80-24, -	28, -38, -	25, -44, -	
Grauwe Poon (knorh.)	8, -11,20	10, —	—	12, —	—	5, —	17, —	—	
Rode Knorhaan	21, -47,40	—	5,80-12, -	—	6, -40,20	—	—	—	
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 20 oktober werd aangevoerd : 950 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 72 kisten kabeljauw; 18 kisten blanke koolvis; 767 kisten wijting; 358 kisten schol; 140 kisten schar; 283 kisten makreel en 53 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg : tarbot 14,15-14,09; gr. tong 15,23-15,11; gr.m. tong 13,59-13,24; kl.m. tong 13,59-12,91; tong één 13,18-12,48; tong twee 11,70-10,60.

Per 40 kg.: tarbot 433-178; griet 285-88; kabeljauw één 192-108; kabeljauw twee 226-180; kabeljauw drie 190-144; kabeljauw vier 148-116; kabeljauw vijf 140-116; schol één 120; schol twee 144-86; schol drie 90-78; schol vier 84-71; wijting drie 70-30,40; schar 74-48; makreel één 50-30; makreel twee 42-23; witte koolvis één 85; witte koolvis twee 88-80; krab 50-41; fint 34-20; rode poon 100-72; steenbolk 56-42; haai 80; bot 65-22.

BESOMMINGEN :

HD 16 f10.500; 215 f5250; UK 17 f5990; 23 f5270; 48 f6640; 56 f6790; 78 f4020; 123 f6000; 141 f7900; 132 f8470; 186 f3650; 208 f1830; VD 6 f2220; 20 f1420; WR 138 f1620; IJM 27 f1570; Spanvissers : IJM 207 en 209 f2220; VD 18 en 128 f4500; YE 25 en UK 234 f4540; UK 218 en 236 f3160; 135 en 145 f8370.

Aan de donderdagmarkt van 21 oktober werd aangevoerd : 3880 kg tong; 64 kisten tarbot en griet; 62 kisten kabeljauw; 353 kisten wijting; 541 kisten schol; 168 kisten schar; 165 kisten makreel; 147 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 15,23-14,83; gr. m. tong 12,97-12,69; kl.m. tong 12,42-11,29; tong één 12,40-11,51; tong twee 10,81-10,51; tarbot 14,59-13,88.

Per 40 kg.: tarbot 383-168; griet 271-69; kabeljauw twee 230-162; kabeljauw drie 188-146; kabeljauw vier 160-140; kabeljauw vijf 118-112;

schol één 90-82; schol twee 94-88; schol drie 104-75; schol vier 84-62; wijting drie 74-30; makreel één 55-46; makreel twee 52-24; schar 61-40; krab 76-16; kleine kreef 128; rode poon 134-40; poon 16; fint 22; haai 82; bot 85-30.

BESOMMINGEN :

KW 194 f36.300; HD 44 f9800; UK 17 f2880; 23 f1160; 48 f2170; 56 f2260; 78 f2000; 128 f9300; 159 f7060 25 f2300; VD 2 f790; WR 130 f1360; IJM 18 f150; 27 f1370; UK 135 en 145 f3650; 234 en YE 25 f2150; UK 218 en 236 f3900; VD 18 en 128 f2960.

Aan de vrijdagmarkt van 22 oktober werd aangevoerd : 1945 kg tong; 61 kisten tarbot en griet; 175 kisten kabeljauw; 99 kisten schelvis 302 kisten wijting; 742 kisten schol 97 kisten schar; 215 kisten makreel en 50 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: tarbot 14,42-13,11; gr. tong 15,23-14,94; gr.m. tong 12,89-12,61; kl.m. tong 12,02-11,38; tong één 11,96-11,28; tong twee 10,84-10,60; zalm 8,89.

Per 40 kg.: tongschar 235-148; bot 44-29; rode poon 72-51; krab 45; haai 31; fint 26-20; tarbot 401-168; griet 272-86; kabeljauw één 138; kabeljauw twee 180-134; kabeljauw drie 170-134; kabeljauw vier 170-134; kabeljauw vijf 138-110; schelvis twee 154-150; schelvis drie 124-84; schelvis vier 90; schol één 110-82; schol twee 112-76; schol drie 85-71; schol vier 82-67; wijting drie 92-67; makreel één 50; makreel twee 42-11; haring drie 32; schar 70-42; horsmakreel 46.

BESOMMINGEN :

LE 62 f11.300; 63 f9900; UK 25 f1700; 123 f3660; 186 f2310; VD 6 f5160; 19 f19.300; WR 47 f22.500; IJM 44 f28.500; UK 218 en 236 f880

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 18-10 tot en met 22-10-1976 :

Door 89 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
21.253 kg.	Tong	f 261.933,81	van f 15,69 tot f 10,57
16.519 kg.	Tarbot	f 97.154,91	van f 14,72 tot f 3,20
128.495 kg.	Schol	f 237.539,68	van f 2,43 tot f 1,53
14.570 kg.	Kabeljauw	f 37.294,43	van f 4,18 tot f 1,69
4.491 kg.	Griet	f 12.362,73	van f 5,78 tot f 2,10
11.380 kg.	Schar	f 15.356,93	van f 2,— tot f 0,81
15.355 kg.	Wijting	f 24.130,78	van f 1,79 tot f 1,11
4.138 kg.	Rog	f 10.449,25	van f 3,25 tot f 1,05
6.720 kg.	Makreel	f 3.703,66	van f 0,65 tot f 0,48
5.420 kg.	Bot	f 3.985,40	van f 0,81 tot f 0,40
3.255 kg.	Poon	f 3.330,02	van f 1,55 tot f 0,48
1.287 kg.	Hozemond	f 4.051,27	van f 3,35 tot f 2,04
1.845 kg.	Steenbolk	f 1.651,51	van f 1,35 tot f 0,43
640 kg.	Schelvis	f 1.212,50	van f 2,16 tot f 1,59
224 kg.	Tongschar	f 751,79	van f 3,74 tot f 2,50
1.844 kg.	Diversen	f 3.444,56	van f — tot f —

237.436 kg. f 718.353,23

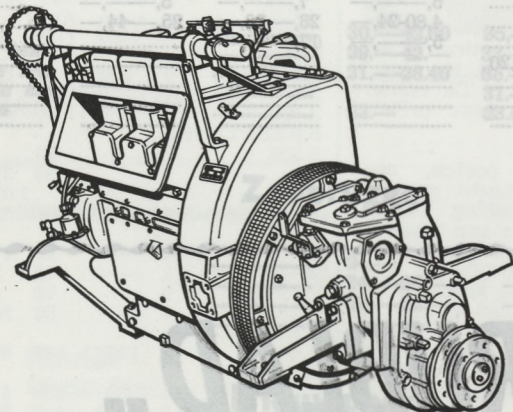
BUITENLAND

HERRIE TE FLEETWOOD OVER VRIJLATEN OPGEBRACHT FRANS SCHIP

Het vrijgeven van de Franse hekrrawler „Samothrace” die verleden dinsdag door het Engelse patrouillevaartuig „HMS Allariston” opgebracht werd voor zogezegd illegaal vissen, lokte herrie en bittere commentaren uit in de plaatselijke visserijmiddens. Deze Franse treiler die op haring vist, werd opgepakt ongeveer 9 mijlen buiten de „Rib-

ble-monding” en naar Fleetwood begeleid. Een onderzoek wees echter uit dat het Franse vaartuig niet vissende was en de metten reglementair opgetuigd waren. Men was wel verplicht het terug vrij te geven. De bittere commentaren vanwege de lokale visserij hadden echter vooral betrekking op het feit, dat de Britten een verbod opgelegd werd sinds 20 sept. nog op haring te gaan vissen omdat het Britse contingent reeds uitgeput was, maar de buitenlanders zich aan geen enkel verbod of kwota storen en onder de neus van de Britten op haring gaan vissen, terwijl deze laatsten ergens anders hun kost moeten trachten te gaan verdienen. In feite komt het verbod voor de Britten om nog op haring te gaan vissen van de eigen regering omdat het door de Noord-Oost-Atlantische Visserijconferentie bepaald kwotum Keltische haring voor de landen-leden praktisch bereikt is. Men moet hier nog aan toevoegen, dat dit kwotum vrijwillig aangevaard werd door de leden. Gezien meer dan 90 % van de haring uit de Keltische Zee door Britten gevangen wordt, meende de Britse regering dan ook een verbod aan de eigen visserij te moeten opleggen. Het feit dat de andere landen echter deze verbodsbepaling voor hun eigen vloot niet uitvaardigen, stemt de Britten en in het bijzonder de Schotse seine-treilers bijzonder wroevelig en dit was dan ook de reden waarom de Franse „Samothrace” bijzonder vijandig onthaald werd in de plaatselijke commentaren.

MET LISTER GAAT ALLES BETER AAN BOORD !



Jazeker, alles gaat beter met Lister scheepsdieselmotoren. Of het nu gaat om een voortstuwingmotor, 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.

Peplijnstraat, 51 - 3400-Landen
Tel. : (011) 88 10 35 - 88 19 96



A Hawker Siddeley Company

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

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

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

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)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijg-
baar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de
overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het
Nieuwsblad van de Kust”

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN a 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

- 1 NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
- 2 ZOETWATERVIS
- 3 ZEEVIS
- 4 SCHAAL EN WEEKDIEREN
- 5 MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
- 6 VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
- 7 SPORT EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN a 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

- 1 KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
- 2 ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd
met 40 F. portkosten.

LEES " HET VISSERIJBLAD "



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



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.

