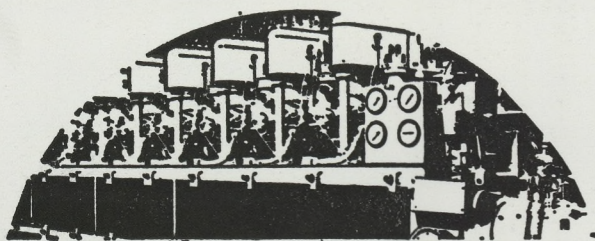




**het
visserij
blad**

VRIJDAG 15 JULI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 27 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



BOLNES

VERANTWOORD INVESTEREN

minimale kosten - maximale resultaten

Loze (advertentie) kreten?

Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk
bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min
met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES MOTORENFABRIEK BV
Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14900
telex 22439

stuwkracht in staal

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32 na 18 uur : 70 38 79

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

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

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)

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

het visserijblad

Vrijdag 15 juli 1977 — Nr. 27

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 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

IJSLAND VERLANGT KORTELIJNGS STOPZETTING BELGISCHE VISSERIJ ! WAT NU MET ONZE BELGISCHE VAARTUIGEN ?

De betrokken Belgische regeringsinstanties werden door hun vertegenwoordiger te New-York, die er een onderhoud had met de IJslandse vertegenwoordiger er van verwittigd, dat IJsland niet lang meer geduld zal opbrengen om de Belgische vaartuigen nog langer toelating te verlenen in de IJslandse wateren te komen vissen. België zou verzocht worden één voor IJsland bevredigende oplossing over te maken die zou gelijk staan met een, naar de tijd zeer beperkt stopzetten van de Belgische visserij.

Er werd dus geen opzeg ontvangen van het bestaand kontrakt, alhoewel men dit toch eerstdaags kan verwachten, zo het Belgisch voorstel geen voldoening kan schenken aan IJsland. De vooropzeg loopt over een periode van 6 maand, zodat de Belgische IJslanders, in het slechtste geval, nog 6 maand IJslandvaart voor de boeg hebben. Op het ogenblik van de Belgisch-IJslandse overeenkomst hadden de IJslandse autoriteiten verwacht, gezien de ouderdom van onze IJslandse vloot, dat er regelmatig schepen zouden uitvallen, zodanig dat deze visserij zich zelf niet zou overleven. In deze verwachting werden zij echter teleurgesteld zodanig, dat men nu de Belgische intenties wenst te kennen in verband met een, naar de tijd overzichtelijke en voor IJsland aanvaardbare stopzetting van de Belgische visserij. Het gaat hier niet zoveel over het door de Belgische schepen weggevangen contingent dat rond de 7 duizend ton ligt, maar om het principe zelf. Het is immers duidelijk dat IJsland moeilijk aan andere landen, zowel in als buiten de E.E.G. verodsbepalingen kan opleggen en terzelfdertijd een uitzondering maken voor België. Maar wij stellen toch de vraag en wat met Duitsland ?

BIJENKOMST DER BELGISCHE IJSLANDREDERS

Het is duidelijk dat tegenover deze onzekerheid onze IJslanders een dringende bijeenkomst wensten te houden. Deze ging ondertussen door op dinsdag 12 juli, in aanwezigheid van de h. Michiels, directeur van de Belgische Zeevisserijdienst. Op deze vergadering waar de Belgische reders op de hoogte gesteld werden van de laatste besprekingen die gevoerd werden met de IJslandse vertegenwoordiger, werden volgende voorstellen naar voor gebracht :

1) de Belgische IJslanders wensen het plafond uit de sloop-premierereglementering geweerd te zien. Dat wil zeggen dat voor elk Brutoton de uitkeringsvergoeding van 20 duizend fr. zou toegekend worden. Dit valt echter niet in de smaak van de andere reders. Op de meeste IJslandse schepen is er een krediet gevestigd dat hoger ligt dan de geplafonneerde slopingspremie, zodat het aanvaarden van de slopingsregeling voor deze reders zou gelijk staan met het aanvaarden van een blijvende schuld.

2) er wordt door de IJslandse reders het recht gevraagd hun vaartuig naar het buitenland te mogen verkopen, buiten de E.E.G., zoals dit trouwens het geval is bij onze Noorderburen. Dit zou volgens hen in supplement moeten komen van de toegekende slopingspremie, vermits de Nederlanders van deze gunstige maatregel profiteren. Trouwens deze regeling zou, niet alleen aan de Belgische schat-kist volgens hen geen enkel frank kosten, maar zou anderzijds nog

(Vervolg van blz. 1)

VOLGEND „VISSERIJBLAD“ VERSCHIJNT OP 29 JULI

Wegens de verlofperiode bij de Westvlaamse Uitgeverijen zal ons blad niet verschijnen op vrijdag 22 juli. De eerstvolgende editie van het «Visserijblad» krijgt U wel in de bus op 29 juli a.s.

Belgische Zeevaartpolitie... zonder boot of... wapen !

Galgenuer ? Zo men wil ja ! Maar ondertussen een pure realiteit bij onze Belgische zeevaartpolitie ! Soldaten zonder wapens, vissers zonder vistuig, metsers zonder truweel, in feite ongelooflijke toestanden !

Dit werd nu zonder veel omhaal uit de doeken gedaan door de hoofdwaterschout en eminente marine expert, de heer Vermeulen Oscar, uit Oostende.

Dit is al lang in alle zeevarende middelen een publiek geheim, maar te Brussel hecht men daaraan veel minder belang. Daar wordt het geld van de staat verbrast. Hier krijgt men de middelen niet om controle uit te oefenen op wat moet en in andere landen veel scherper wordt nagegaan.

De Belgische kust is praktisch één enkele en «vrije ingang» en de Belgische wateren een niemandsland of beter uitgedrukt «dedermansland».

De taken van onze zeepolitie zijn veelvuldig en belangrijk. Zij moeten toezicht houden op alles wat in en uitgaat zowel langs de havens of langs de kust. Zij moeten de smokkel beletten, zowel in waren als in mensen, die reeds meer dan eens, via België, naar Groot-Brittannië afgetransporteerd werden. Zij moeten de bezoedelingen nagaan, bekeuren en verbieden. Zij moeten de visserijlimieten beschermen, onder meer tegen het illegaal vissen door vreemde schepen groter dan 50 Brt en/of uitgerust met motoren van meer dan 300 P.K. Ze moeten de paspoorten controleren van het in en uitgaande personenvervoer en de orde handhaven. Ze moeten het storten van giftige afvalstoffen controleren, naar de plaats waar dit gebeurt en naar de hoeveelheden en de manier waarop het gebeurt. Ze moeten de zandwinningen nagaan, zowel naar de plaats waar die gebeuren, als naar de hoeveelheden, vermits dit alles geregeld is door voorschriften en reglementen. We staan dan ook ongelukkig te kijken als we vernemen dat voor deze onmisbare controle-taken op zee, de zeevaartpolitie nog niet eens over een... boot beschikt en zeker niet over voldoende manschappen. Voor de ganse kust met onze drie havens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, waar zich in de jongste jaren een zeer grote tra-

fiek ontwikkeld heeft, hetzij in handel en nijverheid, hetzij in yachting en waar ook de visserij niet te verwaarlozen is, beschikt het waterschoutsambt over slechts 60 man zeevaartpolitie ! Volgens een schatting zou men, benevens een politieboot voor elk der havens, minstens over 200 man politie moeten beschikken om alle voorgeschreven taken naar behoren te kunnen uitvoeren.

AFWEZIGHEID VAN KONTROLE-APPARATUUR

Ook over controle-apparatuur om de kustwateren te kunnen aftasten, beschikt de zeevaartpolitie niet. Met een degelijk uitgebouwd radarsysteem zou men de schepen kunnen volgen en hun doen en laten controleren. Vergeten we inderdaad in dit verband niet dat we in de jongste jaren reeds verscheidene smokkelzaken kregen in drugs en de zeevaartpolitie kan gewoonlijk slechts tussenkomen als deze boten reeds lang binnen liggen en men verwittigd wordt van een verdacht komen en gaan. Dan is het gewoonlijk reeds te laat. REEDS HERHAALDELIJK WERD BIJ DE BEVOEGDE MINISTERIELE DIENSTEN AANGEDRONGEN op een uitbouw van de zeevaartpolitie, zowel te land als te zee. Wat het resultaat van deze tussenkomsten betreft, is men aan de kust ontmoedigd en enigszins verbolgen. Men zou voor heel wat minder zijn pet aan de haak hangen en tenslotte alles op zijn beloop laten. Ten ware men met spektakulaire acties eens speciaal de aandacht op deze wantoestanden vestigt.

EEN REDDINGSBOOT EEN LICHTPUNTJE ?

We herinneren ons dat enkele tijd terug een type-reddingsboot van Britse makelij te Oostende werd voorgesteld, gezien er aan dergelijke boot eveneens een dringende nood is. Deze reddingsboot zou wel onder het beheer van de dienst van het Loodswezen komen, maar de heer Vermeulen meent dat er wel afspraken mogelijk zouden zijn met deze dienst om ook over deze boot te kunnen beschikken. Het aanschaffen van deze reddingsboot zou aldus van polyvalent nut zijn en zeker te verrechtvaardigen. Wij zelf zijn anderzijds overtuigd dat heel

(Zie vervolg blz. 2)

IJSLAND VERLANGT KORTELIJGS STOPZETTING BELGISCHE VISSERIJ !

toelaten dat de IJslandreders met meer gemak hun volledig krediet aan de Belgische Staat zouden kunnen aflossen. Tenslotte betekent dit dus „in fine” eveneens een voordeel voor de Belgische Staat, aldus deze reders. Gezien het hier om een gedwongen stopzetting gaat die zeker niet kan tegengesteld worden aan de betrokken reders, waarvan zij ten slotte het slachtoffer zijn, verwachten zij van de regering een maatregel in die zin.

BESLUIT

Of die IJslandse eisen zo maar goedsmoeds dienen ingewilligd, is wat anders, rekening houdend met het feit dat de IJslandse vloot dit jaar opnieuw van twee eenheden zal verminderen.

Wel kan men zeggen dat in het ongunstigste geval er nog altijd 6 maand kan gevaren worden, zijnde de periode die IJsland verplicht is als vooropzeg te eerbiedigen. Voor ons zelf en ook voor de Oostendse afslag en de Stad Oostende, stellen zich hierdoor problemen, die zeker een ongunstige financiële weerslag zullen hebben. De aan-

voer zal inderdaad van één derde teruglopen, en „ipso-facto” dus ook de inkomsten die via de heffingen op de aangevoerde vis in de stadskas en in de kas van de Onderlinge Visafslag terecht komen. Deze minderaanvoer zal het anderzijds niet mogelijk maken minder personeel te betrekken bij de uitbating van de diensten, zodat het wegvallen van de IJslandvisserij inderdaad een zware dobber zou worden. Ook zullen er minder vislossers, wegers en rapers kunnen ingezet worden hetgeen nogmaals aanleiding zal geven tot een economische recessie. Er zou dus in feite naar een uitbouw van onze gewone visserijvloot moeten uitgekoken worden. Hoe daaraan verhelpen, is wat anders. Mits hulp zouden de betrokken reders wellicht over voldoende financiële middelen kunnen beschikken voor de inbreng van eigen middelen voor eventuele nieuwbouw. Inderdaad is het een dwingende plicht voor de Belgische regering alles in het werk te stellen en alle maatregelen te treffen die tot een nieuwbouw kunnen leiden, zoniet zal de Belgische visserij zich herleid zien tot een folklorevisserij.

In memoriam...

Arthur Vanbillemont

Voortaan zullen wij hem niet langer opmerken in de dagelijkse drukte van het leven.....

Op zondag 10 juli 1977 nam hij voor goed afscheid van het aardse leven na een pijnlijke ziekte, in de St Jozefskliniek te Oostende. Arthur Vanbillemont die als rustend visser een zeer goed gekend figuur was in de visserijmiddens en op de Vuurtorenwijk, werd op 31 januari 1909 te Adinkerke geboren. Hij was de echtgenoot van Madeleine Breem.

Donderdag 14 juli 1977 te 11 uur werd hij ten grave gedragen, omringd door vrienden en kennissen, na een plechtige rouwdienst in de parochiale kerk van St Antonius Vuurtoren. Aan zijn beproefde vrouw en familie biedt ons blad zijn diep rouwbeklag aan.

BELGISCHE ZEEVAARTPOLITIE... ZONDER BOOT OF... WAPEN !

(Vervolg van blz. 1)
wat uitgaven in de begroting ingeschreven staan en ook een uitvoering krijgen, waarvan de noodzaak en het nut op verre na deze van een radarinstallatie en een politieboot niet benaderen.

En er is meer. Er zijn minstens twee à drie zo'n boten nodig. Waarom ze dan niet gezamenlijk besteld? Ze zullen opbrengen en van groot nut zijn voor elke haven.

GEEN PASPOORTKONTROLES MEER (IN DE HAVENS) !

Ondertussen vernamen we dat er door de zeevaartpolitie geen paspoortcontrole meer zou gehouden worden in de havens van Oostende en Zeebrugge. Men zou zich enkel nog houden aan enkele vliegende controles als steekproef. Als reden werd een tekort aan personeel opgegeven. Deze akte zou een week duren. Het is duidelijk dat dit dan

als een drukmiddel op de overheid dient aanzien te worden. Indien men op dit ogenblik over geen voldoende personeel beschikt om de paspoortcontrole efficiënt uit te voeren, dan zien we niet in hoe dit dan wel zou kunnen gebeuren een week later. In Staatsdiensten is men altijd voorzichtig met spektakulaire acties en zo men hier werkelijk toe beslist, dan is het duidelijk dat de nood werkelijk diep zit en dat men werkelijk met een engelengeduld alle redelijke argumenten heeft uitgeput. We hopen dan ook dat er spoedig schot komt in de uitbouw van de diensten van de zeevaartpolitie en doen beroep op onze lokale politici opdat aan deze toestand een einde zou komen, want te Brussel behandelt men de verantwoordelijken van de kust als kleine jongens en schijnt men niet te beseffen welke belangen op het spel staan.

Vissers opgepast !

Verplichte vaarroutes in het Nauw van Kales

Sinds 15 juli is er een verplichte vaarroute in het Nauw van Kales voor de schepen van de handelsmarine. Vroeger gold het slechts om een aanbeveling. **DIT WORDT NU IN EEN VERPLICHTING OMGEZET.** Aldus moeten de schepen die richting Noord varen, de Britse kant van het Nauw van Kales houden en de schepen die richting Zuid varen, de Belgisch-Franse zijde houden.

Zowel in Frankrijk als in Groot-Brittannië werden er speciale onderzoekstations opgesteld om de eventuele overtredingen vast te leggen. Deze stations zijn uitgerust met zeer geperfectionneerd apparatuur en volgen de vaarroutes van de schepen. De overtreders lopen boetes op en de verantwoordelijke gezagdragers van de schepen, worden voor hun fouten in een mento ingedragen. De navigatie zal dus gecontroleerd en voorgeschreven worden juist zoals dit in de luchtvaart gebeurt, ten minste voor dit gedeelte van het Nauw van Kales. Er zal dus een Noord-Oost en een Zuid-west trafiek zijn. Tussen beide vaarrichtingen en gelijklopend, zal een geul voorbehouden worden voor de schepen met grote diepgang waar het water tot 100 voet diep is

Wat de car-ferris betreft die deze lijnen moeten kruisen, zullen deze ook bepaalde richtingen opgelegd worden die niet noodzakelijk de kortste zijn, waardoor hun uitbatingskosten wel zullen verhogen. De vaarroutes zullen zo kort mogelijk moeten gekruist worden, dat wil zeggen loodrecht op deze. Dit zal deze schepen wel uit de kortste verbindingslijn brengen tussen de twee plaatsen die zij aandoen omdat deze lijn gewoonlijk niet loodrecht loopt op de vaarroutes.

Wat van zeker belang is voor de vissers, is het feit, dat deze vaarroutes nu niet meer aanbevolen zijn, **MAAR VERPLICHT** voor de handelsmarine **EN DE VISSENDE VAARTUIGEN DUS GEEN VOORRANG MEER ZULLEN HEBBEN**, hetgeen wel het geval was, wanneer er geen verplichte vaarroute bestond en de handelsschepen in feite kris-kras door elkaar mochten varen en vooral de schepen varen de onder goedkope vlag, zich niet stoorden aan de aanbeveling en in elke omstandigheid de kortste weg namen door het Nauw van Kales.

Dat men tot de verplichte vaarroutes is overgegaan, is vooral het gevolg van de immer talrijker ongevallen, die zich in deze zeeëngte voordeden. Aldus telde men in 12 jaar niet minder dan 135 ongevallen met meer dan 100 doden. De aanbeveling om een Noord-Oost en Zuid-West vaarrichting te nemen, gebeurde reeds in 1968. Vanaf 15 juli 1977 is deze wettelijk verplicht

tend gemaakt. In 1976 werd vastgesteld dat zowat 400 schepen per dag door het Nauw van Kales trokken of bijna 150 duizend per jaar. Daartussen krijgen we dan sommige overvaarten van Frankrijk en/of België naar Engeland en terug aan snelheden van rond de 80 km per uur. Dit om aan te duiden dat een regeling meer dan noodzakelijk werd. Het station te Brest die de doorvaarten controleert, heeft ook als missie de pollutie na te gaan, vooral van lozingen van hydrocarburen door tankschepen, die hun ruimen spoelen. Hiervoor is het station zelfs in verbinding met de luchtmacht die uitgerust zijn met cameras met infra-rood die de overtreders eveneens in de nachtu opsporen.

Voor wat de reddingsoperaties betreft, staat het station van Brest in verbinding met de helikopterbasis van Koksijde van waaruit jaarlijks een kleine driehonderd reddingsoperaties vertrekken. In dit verband wijzen we er graag op, dat Koksijde zich reeds een West-Europese bekendheid heeft samengevoegen.

Mevrouw

Albert Verbiest

overleden

Bij het ter perse gaan vernemen we het overlijden van vrouw Albert Verbiest, geboren Irma Vanmassenhove.

Zij was slechts een korte tijd in de St Jozefskliniek toen zij overleed. Zij had de ouderdom van 86 jaar bereikt, was door gans de visserij en de Vuurtorenwijk zeer goed gekend als een joviale vrouw, steeds bereid om het even wie te helpen.

Zij was echtgenote van wijlen Albert Verbiest en had vier zoons, die als schippers in de visserij vaarden, waarvan de jongste, Alfons, onderwijzer is in de Pastoor Pypeschool en de oudste, Laurent, schipper-eigenaar was v. d. O.110 «Jeanine-Margaret».

De plechtige uitvaartmis had plaats 14 juli 1977 te 10 uur in de parochiale kerk van St Antonius Vuurtoren onder grote belangstelling van vrienden en kennissen, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op het kerkhof te Sas-Slykens.

Ons blad biedt aan haar kinderen en familie de meest oprechte blijken van deelneming aan.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Nederlandse haringvissers in beroep tegen hoge boetes

Voorlopig geen regeringssteun

In heel wat Nederlandse kranten heeft men niet alleen zijn verbaazing, maar ook zijn verontwaardiging uitgesproken over de hoge boetes die de schippers van de «Maria» en de «Johanna», respectievelijk te Aberdeen en te Lerwick in Schotland opliepen. Verontwaardiging gezien de volkomen verwarring van de eerste dag en het verrassend snel gekomen Britse verbodsmaatregel zodanig, dat nog niet alle schepen van deze maatregel op de hoogte gebracht waren. Verontwaardiging des te meer omdat beide getroffen vaartuigen de haringvangst reeds gestaakt hadden op het ogenblik van het opbrengen en de bewuste zone verlieten. We schreven het vorige week reeds, dat de rechtbank door de kniën gegaan was wegens de grote hetze die door een bepaalde pers en door bepaalde producentenorganisaties gevoerd wordt tegen de vissers uit de partnerlanden van de E.E.G.

Waarschijnlijk verwachten de getroffen rederijen zich in beroep aan een meer serene rechtspraak, vooral omdat het nu duidelijk is, dat de Britse verbodsmaatregel door eenieder gevolgd wordt en dat de onzekerheid van de laatste dagen van juni en de eerste dag van juli voor een groot deel schuld heeft aan het misschien wel voortvarend optreden van sommige Nederlanders.

De rederij Jaczon van de «Sch. 33» liep te Aberdeen een totale boete op, met inbegrip van het terugkopen van het vistuig en de vis, van 3,6 miljoen fr. De «Johanna» uit Katwijk, waarvan wij verleden week de veroordeling nog niet kenden, werd een boete opgelegd van 650 duizend B. Fr. en het vistuig en de vangst kon weder ingekocht worden voor nagenoeg 1 miljoen B. Fr. Ook de «Johanna» is in beroep gegaan alhoewel de in Lerwick toegepaste boete reeds 20 t.h. lager lag dan deze te Aberdeen. De rederij van de «Johanna» kreeg daarbij nog af te rekenen met een oude rekening te betalen wegens een vroegere beschadiging van de netten van een Brits vaartuig. Deze laatste maakte van het opbrengen van dit vaartuig in een Britse haven dankbaar gebruik om de rekening te presenteren en te dreigen met een bewarend beslag. In totaal maakte de Nederlandse rederij 200 duizend gulden over, hetzij zowat 3 miljoen Fr. om alle boetes, kosten en vorderingen te dekken. We moeten in ieder geval besluiten dat het dure haringen zijn geworden. Ook Premier Den Uyl gaf toe, na de afloop van een kabinetsraad, dat de Nederlandse regering geschrokken was van de hoge boetes die in Groot Brittanië werden toegepast.

GEEN REGERINGSSTEUN ?

Volgens een T.V.-toespraak gehouden door de heer Van der Stee, minister van Landbouw en Visserij, moet alles in het werk gesteld worden om de haringvisserij, al was het maar op een laag pitje, in bedrijf te houden. Men kon wel de indruk opdoen dat deze minister wenste dat alles moet geprobeerd worden om deze tak van het visserijbedrijf te steunen. Als men hieruit echter het besluit zou trekken, dat er minstens regeringssteun zou loskomen voor deze zwaar beproefde haringvisserij, dan heeft de uitspraak van Premier den Uyl na de Kabinetsraad van vrijdag, van vorige week wel alle hoop voor een rechtstreekse regeringssteun doen verzwinden. Inderdaad verwees Premier Den Uyl de getroffen sektor naar de E.E.G.-Kommissie te Brussel en wees er terzelfdertijd op, dat ook reeds vertegenwoordigers van de visserij uit Frankrijk en Denemarken daar hadden aangeklopt. Men is er aan het juiste adres voor tussenkomst aldus de Premier. In «fine» mogen we inderdaad wel zeggen dat de E.E.G., net als voor de landbouwprodukten en de boter, zeker ook wel het landbouwfonds zou mogen aanspreken voor tussenkomsten voor de visserij. Landbouwkommissaris Gundelach die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, mag dit wel eens in overweging nemen.

Mocht er nu al steun komen van het landbouwfonds, dan zien we dit nog zo onmiddellijk niet zitten en dan zal Groot-Brittanië eveneens de grote troem roeren om steun voor zijn diepzeetreibers die eerst uit IJsland geweest werden en nu onlangs uit de Noorse wateren boven de 62'. Tussenkomen voor de haringvloot zou meteen een précédent scheppen alhoewel wij zelf deze tussenkomsten rechtvaardig vinden. Op dit gebied mag er geen diskriminatie bestaan tussen de landbouwprodukten en de zeeprodukten. De vorming van een vlees- en boterberg om de prijs van deze produkten op te houden en de landbouw te steunen, heeft ook ettelijke miljarden gekost en kost nog altijd miljarden aan het landbouwfonds. We vrezen echter dat de E.E.G. geen voorgaanden zal wensen te scheppen voor de haringvaarders. Aldus gezien, zo minister Van der Stee logisch wil blijven met zijn uitspraak dat Nederland nog een haringvloot moet hebben zo binnen enkele jaren terug één miljoen ton haring in de

Noordzee zal zitten, zal de Nederlandse regering, bij afwezigheid van E.E.G.-steun, verplicht zijn financiële steun te verlenen. We wijzen er verder op, dat het zeker niet voldoende zal zijn de haringvloot zoveel mogelijk in stand te houden, maar dat er ook moet gezorgd worden voor een ter beschikking blijven van een gespecialiseerde bemanning. Zo deze laatste afvloeit naar andere bedrijven en dan voornamelijk naar landelijke bedrijven, dan zal een rijk potentieel verloren gegaan zijn. We menen echter reeds lang te weten, dat wat aan de betrokken en getroffen sectoren medegedeeld wordt, niet altijd overeenstemt met de werkelijke bedoelingen en nog al dikwijls het traditioneel doekje voor het bloeden blijkt te zijn.

DE «SCH. 33 MARIA» TERUG THUIS

Na begin Juli opgebracht geweest te zijn naar Aberdeen, waar schipper De Niet voor de rechtbank werd gedaagd en veroordeeld, kwam de «Maria» intussen terug thuis. Het vaartuig werd in Scheveningen opgewacht door de familieleden van de bemanning en door enkele nieuwsgierigen. Er kwam niets los van de bemanningsleden over hun wedervaren en waarschijnlijk hadden zij hiervoor opdracht gekregen. Schipper De Niet, scheen toch nog altijd onder de indruk en wilde evenmin iets kwijt. Hij werd per auto door zijn echtgenote opgewacht en verdween zo spoedig mogelijk. De andere bemanningsleden zagen er eerder opgelucht uit dat het avontuur voorbij was en dat ze terug thuis waren.

Wat het nu voor hen en hun djob wordt vanwege de haringstop die ondertussen door het Europees Parlement bijgetreden werd moet nog uitgemaakt worden. Deze onzekerheid drukte hen toch wel enigzins en temperde de vreugde van het wederzien.

TOESTAND VAN DE BELGISCHE VISSERIJ OP DE BEELDBUIS

In ons vorig nummer melden we dat zaterdagavond 9 juli de Vlaamse TV een reportage zou weergeven over de toestand van de Belgische Zeevisserij tengevolge van de Engelse en Ierse houding.

Deze uitzending is echter niet zaterdagavond maar vrijdagavond doorgedaan, zonder dat hierover de minste verwoording werd gegeven.

Wie deze reportage gezien heeft, mag zeggen dat Monique Vande Sype en cineast Roger Claeys, het er flink hebben afgebracht, al dient gezegd dat in sommige uiteenzettingen de schaar was gezet.

Niettegenstaande gaven de uiteenzettingen van officiële zijde door de hr Michiel van Landbouw, 'n duidelijk beeld van de toestand, terwijl schipper eigenaar Gerard Vantorre en tenslotte de heer Vandenberghé Pros wezen op de hachelijke toestand en de grote noodzakelijkheid, voor meer financiële

steun, wil men het bedrijf in leven houden.

Naar we kunnen vaststellen, hebben honderdduizenden mensen uit het binnenland, die niet zo vertrouwd zijn met de grote moeilijkheden welke onze visserij doormaakt door deze reportage welke onmiddellijk na de nieuwsuitzending gegeven werd, een betere en gezonder kijk gekregen op wat onze visserij is en de noodzakelijkheid dat er meer steun en aandacht aan verleend wordt.

Zeggen we terstond dat Monique Vande Sype veel beter zou thuishoren in het verdedigen van de visserijbelangen dan in de T.V.

Ze had zich zeer goed gedokumenteerd en ze liet zich op geen enkel ogenblik van de wijs brengen.

De T.V. zou meer belang moeten hechten aan onze visserij. Hij brengt deviezen aan voor het land, verschaft werk aan duizenden en geeft een zeer gezond voedsel aan onze bevolking. (B)

IERSE VERBODSMAATREGELN AFGEWEZEN DOOR HET HOF VAN JUSTITIE !

Het Europees Hof van Justitie heeft woensdag 13 juli de Ierse verbodsmaatregel waarbij vissersvaartuigen van meer dan 33 meter en/of met een motor met een vermogen van meer dan 1100 P.K. in een bepaalde zone in de Ierse kustwateren niet mogen komen vissen, ONWETTIG VERKLAARD. We herinneren ons dat in dit verband Nederlandse schepen opgebracht werden naar Ierse havens omdat ze op zowat 25 mijlen uit de Ierse kust aan het vissen waren en er op de meeste plaatsen een verbod uitgevaardigd was voor deze bepaalde schepen tot 50 mijl uit de kust.

VANAF MAANDAG 18 JULI mogen deze schepen, volgens een beslissing van het Hof van Justitie terug in deze gebieden de visserij beoefenen met eerbiediging natuurlijk van de Ierse territoriale wateren.

In feite had de E.E.G.-kommissie eerst geprobeerd een tussenoplossing te vinden door Ierland en de onderscheidene landen een overeenkomst te laten treffen op basis van visserijplannen. Ierland keek hierbij echter de kat uit de boom en niettegenstaande de ingediende visserijplannen, ondermeer door Nederland, zeer bescheiden mocht

ten vernoemd worden, schoof Ierland de zaak toch altijd op de lange baan. Het Hof van Justitie heeft nu de Ierse verbodsmaatregel bestempeld als zijne strijdig met de E.E.G.-rechten der lidstaten. Alhoewel de veroordeling van Ierland een voorlopige regel is, verwacht men binnen zeer kort de definitieve. Ingang van de opschorting van het verbod voor de schepen van meer dan 33 meter gaat maandag in en men verwacht dat, ondermeer de Nederlandse haringvissers onmiddellijk naar de Ierse zee zullen opstomen.

WAT ZAL DE IERSE REACTIE ZIJN ?

In dit verband tast men nog in het onzekere, want Ierland kan, ofwel zich eenvoudig niet neerleggen bij de uitspraak van het Hof van Justitie, en dus gaan rebelleren, ofwel andere maatregelen treffen, die, zo deze diskriminerend zijn, terug voor het Hof van Justitie zouden gebracht worden. Ondertussen kan zij de sterke hand gaan houden aan de nieuwe verbodsmaatregelen tot een nieuwe uitspraak zou komen van het Europees Hof van Justitie. Hiermede zou dit land toch een kwasi-verbod van vissen kunnen onderhouden telkens opnieuw voor een zekere duur. Ierland kan echter ook maatregelen gaan treffen die geen diskriminatie uitmaken, of aldus aanzien kunnen worden. Dan zou echter ook de eigen visserij door deze maatregel getroffen worden.

HOE ZULLEN IN HET BIJZONDER DE NEDERLANDERS REAGEREN ?

De Ierse maatregel had in het bijzonder de Nederlandse haringvloot getroffen omdat praktisch al deze schepen onder het uitgevaardigd verbod vallen. Het is nu duidelijk, dat er opnieuw een werkveld vrij komt voor deze schepen in de Ierse zee, waar zelfs op haring kan gevis. worden. Deze schepen moeten het ten andere vooral van de maand augustus hebben. In deze periode behalen de Nederlandse haringvangers niet zelden dagomzetten van drie-kwart miljoen. Nederland zelf heeft ondermeer voor het Hof van Justitie verklaard, dat het genoegen zou nemen met een kontingent van 11 duizend ton haring in de Ierse zee, hetgeen toch heel wat minder is dan dezelfde schepen verleden jaar uit deze gebieden aanvoerden.

Ook voor heel wat Britse en Franse schepen die door het Ierse verbod getroffen waren, opent de uitspraak van het Hof van Justitie, nieuwe perspectieven. Het wachten is nu echter op één of ander reactie van Ierland.

VERSCHIEDENE SPAANSE SCHEPEN AAN DE FRANSE KETTING

Frankrijk heeft zijn voornemen ten uitvoer gebracht en brengt de Spaanse schepen op, die in zijn nationale zone van de Golf van Gascogne komen vissen zonder vergunning. Een twintigtal Spaanse treilers werden reeds opgeleid naar La Palice en zelfs naar Lorient. Men wenst immers concentratie van te veel Spaanse schepen in een bepaalde haven te vermijden. Ook houdt men er anderzijds niet aan de schepen op te brengen naar de dichterbijgelegen Baskische havens omdat de Spaanse invloed er redelijk groot is en men sympathiebetogingen ten voordele van de Spanjaarden wenst te vermijden.

De vangsten van de opgebrachte Spaanse schepen worden aangeslagen evenals de netkuilen. Op 11 juli zullen de eerste Spaanse schippers en reders voor de rechtbank komen te La Rochelle. Een ander Spaans vaartuig werd opgebracht naar Lorient wegens te smalle netmazen. De vangst werd ter plaatse verkocht en de opbrengst aangeslagen. Verder zal er een waarborg van 300 duizend B.fr. dienen gestort om het vaartuig vrij te krijgen. Men kast best begrijpen, dat in het chauvinistisch warmbloedig Spanje, het nieuws van al deze opleidingen heel wat vijandschap tegenover Frankrijk heeft opgewekt en dat de Spaanse maatregel om de invoer van krabben en aanverwante producten te verbieden, slechts een soort weervraakmaatregel is, waardoor deze specifieke Franse productiesector met zware problemen zit. De Spaanse maatregelen kunnen we best vergelijken met een soort „chantage” in de aard van wat de kapers en kidnappers van vliegtuigen en personen uitvoeren. Men tracht Frankrijk tot een illegale maatregel te verplichten, waar het gebonden is door zijn lidmaatschap in de E.E.G. Het getuigt vanwege Spanje in ieder geval van weinig begrip en weinig skrupules. Dit land is er anderzijds dadelijk bij om de voordelen van bevoorrechte partners te vragen aan de E.E.G., zoals de Engelsen en de Ieren.

Wij menen dat, waar er in het kader van de E.E.G. maatregelen getroffen werden, deze met alle kracht dienen toegepast, daar deze anders geen zin hebben. Het is in het belang van alle volkeren in Europa, dat de visstocks beschermd worden.

Als men het nu niet doet, dan zal dit veel ernstiger gevolgen hebben voor alle vissers in Europa, dan ooit gedacht.

En als men dan nog voort vist met netmazen beneden de maat, is zulks nog erger.

We kunnen dus het Franse optreden slechts goedkeuren.



De Loodsensportvereniging, onder leiding van voorzitter Fons Dekeyzer, trok traditioneel naar het Godtschalckinstituut. Dat gebeurde vorige week en voor de zoveelste keer werden de kostgangers verwend. Er was voor elk wat wils en dat kon ook want de klubkas van de LSV zat dik in de centen na een bijzonder geslaagd galabal en sporttornooi. Geld met rollen en dan nog op een filantropische wijze, oordelen evenwel de loodsen en daardoor kwamen de Godtschalcklui aardig aan hun trekken. Er stond nog een aparte viering op de helling, met name bracht de Loodsensportvereniging (LSV) ook hulde aan kollega Pito Deley die met waar zeemansbloed in de aderen zeer recent de kaap van de honderd jaar overschreed, en dat gooiden meteen een uitnodiging voor de boeg van de LSV. Pito, zelf loods, werd bedacht met de klassieke borrel (of wat dacht je ?) en een flinke portie pruimtabak. En anekdotes uit het boeiende loodsenbestaan kwamen er sowieso bij te pas. Da's nogal wieses !
(Foto NVDK - WDB)

HET HARINGDEBAT IN HET EUROPEES PARLEMENT

Het haringdebat in het Europees Parlement dat we verleden week aankondigden, heeft maandag plaats gehad. Dit parlement meent dat de haringvangst in de Noordzee, niet alleen tot einde 1977 dient verboden te worden, maar zelfs tot het einde van het jaar 1978 ! Nu is het echter wel mogelijk, dat Groot-Brittannië in eigen netten gevangen wordt, want men betwijfelt of dit land achter deze uitspraak kan gaan staan. In eigen land zal waarschijnlijk geen dergelijk lang vangstverbod genomen worden door de Britse haringvaarders. Groot-Brittannië heeft nu de gelegenheid te bewijzen, dat haar verbodsmaatregel ernst is en zuiver ingegeven uit bezorgdheid voor de bescherming van de haringstand. In het Europees Parlement maakten de overige partnerlanden toch een zeker front tegen Engeland dat verweten werd in de eerste maanden van dit jaar, zonder beperking op de haring gevestigd te hebben, zodanig dat zij alleen reeds de helft van het voor alle landen samen toegestane kwantum wegvisten en nu aan de andere landen verbod oplegt hun deel weg te vissen. Het is juist dit, door de andere landen niet-gevangen kwantum dat gespaard moet worden tot..... einde 1977. Inderdaad rijden de Britten hun deel reeds binnen en hadden zij er niets aan, dat de andere landen nu hun part zouden gaan wegvissen. Deze beweegredenen werden kracht bijgezet door hun verzet tegen het voorstel geformuleerd door het Europees Parlement om de haring te beschermen tot eind 1978 ! Het is duidelijk dat Groot-Brittannië weerom van plan is in de eerste maanden van 1978 wanneer de haring gunstig rond de Engelse kusten zit, zoveel mogelijk haring binnen te rijden om dan terug een verbodsmaatregel te gaan uitvaardigen in de trant van deze van eind juni 11. Om dit te verhinderen en waarschijnlijk om de Britten op de proef te stellen, kwam de Deense afgevaardigde Kofoed dan met het voorstel om de proppen om de haringvangst tot einde 1978 te gaan verbieden. Landbouwkommisaris Gundelach was hier ten zeerste voor gewonnen des te meer daar het volgens hem zelfs niet onredelijk zou zijn, de vangst tpo haring in de Noordzee te gaan verbieden tot einde 1979 !

Groot-Brittannië zit ondertussen wel met de handen in het haar en het is mogelijk dat zij een totaal vangstverbod in de Noordzee tot einde '78 niet zal aanvaarden. In dit geval zal men dit land zeker niet meer ernstig kunnen nemen en zullen de Britten met hun grote zorg voor de onmiddellijke bescherming van de haring, alle geloofwaardigheid verspeeld krijgen ! Gundelach liet dan ook zijn intentie blijken in dit geval de Britten tot voor het Europees Hof van Justitie te brengen.

Een Britse vertegenwoordiger bewakend dat er wel op bepaalde hoeveelheden haring mag gevestigd buiten de Noordzee, dit zal

dan zowel in de Ierse Zee, de Hebriden als rond Denemarken zijn.

WAT NU MET DE HARINGSCHEPEN ?

De haringstop voor minstens anderhalf jaar kan natuurlijk niet opgevangen worden door de haring-schepen. We menen dan ook, dat de E.E.G., na eerst deze vissers uitgeschakeld te hebben, weliswaar door een maatregel ingegeven door een zeer aanvaardbaar motief, toch deze zal dienen te overwegen, deze rederijen te helpen de moeilijke periode te overbruggen. Men mag inderdaad deze schepen en deze bemanningen voor de visserij niet laten verloren gaan, want dit rijk potentieel zou moeilijk kunnen herwonnen worden. Alhoewel wij Belgen, over geen specifieke haringvisserij beschikken, menen we toch dat onze vertegenwoordiger, Nederland in zijn aanvraag om steun aan de E.E.G., daadwerkelijk moet bijstaan.

GEEFT GROOT-BRITANNIE ZIJN 50 MIJLSZONE PRIJS ?

Er is een zekere ergernis ontstaan onder de redersorganisaties en vissers in Groot-Brittannië. Men meent daar inderdaad verstaan te hebben, dat volgens de laatste onderhandelingen te Luxemburg, de Britse delegatie zou bereid gevonden worden om de gedachte van een 50 mijlszone te laten vallen, mits natuurlijk een overheersend kwotumaandeel zou toegezegd worden. Met andere woorden zou Groot-Brittannië zich duchtig laten betalen voor het laten vallen van een onrechtmatige eis die niet kadert het Verdrag van Rome en onmogelijk een toepassing kon krijgen in de EEG-gemeenschap.

Tenslotte zouden de Britten aldus toch de vruchten plukken van hun onrechtmatige agitatie en hetze. In de verdeling van het totaalkwotum zouden zij nu zulkdanige eisen kunnen stellen, dat er niet veel meer zou overblijven voor de andere partners zodat deze van de regen in de drop zouden terecht komen, of beter nog, van de drup in de regen. Inderdaad zou er dan zelfs in de ganse Britse 200 mijlszone minder kunnen overblijven voor de kontinentalen dan met een exclusieve 50 mijlszone.

Men mag onze redenering natuurlijk niet uitleggen alsof wij in dit geval ten slotte toch maar vrede zouden wensen te nemen met de exclusieve 50 mijlszone. Wij wensen er allen maar de aandacht op te vestigen, dat in het kwotumstel geen extravagante eisen van de Britten mogen ingewikkeld worden die zowat hetzelfde effect zouden hebben voor de vissers uit de partnerlanden.

EINDELIJK EEN GEZAGHEBBENDE BRITSE STEM TEGEN INDUSTRIELE VISSERIJ !

Verleden week woensdag diende een konservatief lid van het Lagerhuis, de h. John Silmour, een voorstel in voor een compleet verbod op de industriële visserij. Dit verbod zou net als voor de haringstop tot einde van dit jaar gelden.

Zeggen we hierop onmiddellijk, dat een dergelijke maatregel door gelijk welk lid van de E.E.G. genomen, en dit buiten de E.E.G. zeker rechtsgeldig zou zijn. Inderdaad mogen er, zolang er nog geen intern gemeenschappelijk visserijreglement bestaat, rechtsgeldig door de overstaat beschermende maatregelen genomen worden in zijn visserijzone. Men hoeft alleen te zorgen dat de genomen maatregel geen diskriminatie inhoudt of kan inhouden voor één of ander partnerland. Gezien dit verbod eveneens voor de Britse schepen zou tellen en het beschermend doel van dergelijke maatregel niet kan geloofwaardig worden, kan de Britse regering dergelijke verbodsmaatregel evengoed uitvaardigen en er

de hand aan houden zoals ze deed met de maatregel op de haringstop.

We weten nu wel dat één zwaluw nog de Lente niet maakt en dat Sir John Gilmour nog geen kans heeft om gevolgd te worden en zeker niet met zo'n radikaal middel, maar toch verheugt ons dit voorstel van de konservatieve woordvoerder in het Lagerhuis. We menen echter dat een dergelijke revolutionaire maatregel geen schijn van kans heeft, omdat hierdoor niet alleen een machtige industrie, maar ook heel wat vissende eenheden zouden getroffen worden. Wij houden het dan ook bij een langzame afbouw van de industriële visserij door het invoeren van beperkende maatregelen die niet het onmiddellijk stillen van deze visserij op het oog hebben. Dergelijke maatregelen zouden vooreerst onder meer zijn, een verbod of minstens een beperking voor de industriële visserij op het vangen van vis die algemeen voor consumptiedoeleinden aangewend wordt. Naderhand zou men dan ook kunnen overgaan tot een geleidelijke beperking van het industrieel vissen op soorten die als voedsel dienen voor de vis die voor menselijk verbruik gevangen wordt. In ieder geval zou men zeker in de landen van de E.E.G. een verbod kunnen uitvaardigen tot het installeren van nieuwe vismeefabrieken en tot het uitbreiden en/of capaciteitsverhoging van de bestaande. We menen dat dit nog altijd de enige juiste maatregel is voor de instandhouding en bescherming van de verscheidene vissoorten. We hebben dus wel oog voor een bestaande industrie en voor diegenen die er tewerk gesteld zijn. Als het echter zover komt, dat er reeds dergelijke krasse maatregelen dienen genomen te worden als een volledig verbod op het vangen van haring in de Noordzee, dan moet een zeer geleidelijke afbouw, of minstens het remmen van verdere uitbreiding of het verbod voor inplanting van nieuwe vismeel- en visoliefabrieken zeker wel aanvaardbaar zijn. We zoeken dus om steun in deze campagne van de pers en in het bijzonder van de vakbladpers, namelijk een campagne tegen verdere uitbreiding van de pufvisserij ten voordele van een zeer geleidelijke afbouw van de bestaande industriële visserij.

We zijn overtuigd dat zo iets toch tot de mogelijkeheden moet behoren en dat we de visserij hiermede een beste dienst bewijzen.

ANIMALIA - FABRIEKEN DOOR BRAND GETEISTERD

Te Denderleeuw heeft een brand telijk huis gehouden.

Het is ons allen bekend dat die fabriek de opgevangen vis afneemt en tot veevoeder verwerkt. Daar werken een 300 mensen, waarvan er door die brand een 50-tal technisch werkloos wordt.

Wij wensen de directie een spoedig herpakken van de bedrijvigheid.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KORTE BERICHTEN

NEDERLAND OP JACHT NAAR VISMEEFHARING

Met het perspectief van het uitvallen van de visserij op de haring in de Noordzee en dit waarschijnlijk voor anderhalf jaar als men de uitspraak van het Europees parlement mag aanvaarden, is het duidelijk dat een groot haringtekort zal optreden. We schreven vroeger reeds over een Westduitse invoerder die een grote partij haring uit Amerika ingevoerd had en nu vernemen we, dat Nederlanders zich naar Denemarken begeven om er de beste partijen weg te kopen uit de bijvangst aan haring die de industriële visserij aanbrengt. Hiervoor worden vooral Deense vissershavens aangedaan en in het bijzonder deze van Skager en Hirtshals. De Nederlanders behandelen deze haring zoals de maatjesharing en kaken en zouten deze op Hollandse manier. Het zijn trouwens de haringrederijen die zich hierop toeleggen onder meer haringschepen van de rederijen Kwakkelstein, Vrolijk en de Doggersmaatschappij. Dit bewijst nog eens duidelijk dat in feite verbruiksharing in de vismeel terecht komt en dat daar in feite het grote kwaad ligt. We menen dan ook dat een eerste verelste de afbouw is van de industriële visserij en dat op zijn minst zeker geen nieuwe vergunningen meer mogen uitgereikt worden zoals dit in de laatste tijden nog wel gebeurt.

De haring in de Skagerak is niet beschermd zoals deze van de Noordzee en zowat het eigen domein van de Deense visserij. De Deense grenzen zijn er inderdaad zo onoverzichtelijk dat men moeilijk weet of men al dan niet in de territoriale wateren opereert en men het als buitenlander dus liever niet riskeert. Dat neemt echter niet weg, dat Denemarken in feite als eerste plicht zou hebben, de haring in zijn territoriale wateren te beschermen EN ZIE NIET VOOR VISMEELEDOELEINDEN UIT TE MOORDEN. Er werd eens nagerekend dat Denemarken, alleen reeds als bijvangst aan haring in de industriële visserij 60 duizend ton haring voor de vismeelfabrieken aanvoert! Alle haringmiserie ware meteen geleden, mocht men er toekomen, het vangen van haring voor industriële doeleinden te verbieden.

De Deense vissers hebben in ieder geval nu een apart profijtje als gevolg van het haringverbod op de Noordzee. De grootste haringen worden nu uitgezocht en aan de Nederlanders doorverkocht aan 60 tot 70 BF het kg (!) hetgeen toch al een aardige stuiwer is. Door onze noorderburen worden deze haringen dan in de Nederlandse havens, vooral te Vlaardingen en IJmuiden, in emmertjes van 5 kg overgeladen en gediepvriest.

We hebben het reeds twee weken terug voorspeld dat er nog kans bestond tot een soort wokerhandel in haring en dat diegenen die haring in de koelplaatsen hebben opgespaard, deze niet te rap zullen uithalen, tenzij tegen zeer hoge

oorlogsprijzen.

Het enige dat ons in de nieuwe ontstane Deense - Nederlandse haringhandel genoegen doet, is het onttrekken van een bepaald contingent verbruiksharing aan de vismeelfabrieken.

Naar we in laatste instantie konden vernemen, zijn er nu 8 Nederlandse treilers die in aktiviteit kunnen gehouden worden door hun nieuwsoortige handel met de Deense pufvissers. Dit zou echter hoogstens tot einde juli kunnen duren, want dan is de maatjesharing voorbij. Deze schepen zullen dan waarschijnlijk de andere haringschepen in het opliggen vervoegen, ten ware (en we schrijven dit vooraleer de uitspraak van het Hof van Justitie te Luxemburg te kennen met betrekking tot de Ierse eenzijdige verbodsmaatregel) Ierland terecht gewezen wordt in het Nederlands - Iers geschil en de betrokken haringschepen terug in de Ierse 50 mijlszone zouden mogen gaan vissen op haring en makreel.

OVEREENKOMST TUSSEN DE TWEE VISSERIJGROTEN : JAPAN EN RUSLAND

Ten slotte zijn de twee grootste visserijnaties ter wereld, de nummers één en twee, namelijk Japan en Rusland, tot een vergelijk op het gebied van de visserij gekomen. Door de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl door Rusland, kreeg dit land een machtig wapen in de hand met betrekking tot het lot van heel wat Japanse vissers in het Noordwesten van de Stille Oceaan, of anders gezegd langs de Oostkust van Siberië, ten Noorden van Japan. Rusland wenste deze bevoorrechte positie echter in politieke winstmont om te zetten door van Japan de erkenning af te dwingen van een blijvende bezetting van de Noord-Japanse eilanden, die het na de oorlog 1941-45 tijdelijk toegewezen kreeg.

Er zou nu een overeenkomst gesloten zijn zonder veel politieke nasleep. Voor de tweede semester van 1977 mag Japan nog 450 duizend ton vis, schelp- en weekdieren vangen. Met de 750 duizend ton die dit land reeds in de eerste 3 maanden weggevangen had, komt dit voor het jaar 1977 op een totale hoeveelheid van 1,2 miljoen ton, hetgeen toch nog altijd aanzienlijk minder is dan de meer dan 2 miljoen ton die de Japanners voorheen jaarlijks uit de Siberische wateren weghaalden.

Als tegenprestatie werd aan Rusland de toelating verleend in de Japanse wateren verder op sardienen, makreel en andere te komen vissen.

ZAL IERLAND KIEZEN TUSSEN DE BELANGEN VAN LANDBOUWERS OF VISSERS ?

Over het algemeen stelt de visserij grote verwachtingen in de nieuwe Ierse regering, waarin de eng-nationale Fianna Fail de overwinning behaalde.

De Ierse vissers zouden graag Denis Callaghan als minister voor de visserij aangesteld zien. Denis Callaghan was inderdaad de woordvoerder voor de visserij voor de Fianna Fail, die nu de regering zal vormen. Men is zich echter ook in visserijkringen in Ierland langzaam bewust geworden dat de landbouwkringen uiterst tevreden zijn over het deel dat hun door de E.E.G. is toegekend en dat men daar zeker niet wenst, dat aan deze verworvenheden zou geraakt worden, alleen maar door een koppige houding van de visserij. Anderzijds kreeg de Fianna Fail heel wat plattelandsstemmen en in feite is de boerenstand Fianna-Fail gezind. Het is dus duidelijk dat de nieuwe Ierse regering rekening zal moeten houden met deze stand van zaken. Gezien de belangrijkheid van de landbouw en het groter aantal hiervan ten overstaan van de kleinere visserijsektor, is het duidelijk dat de regering, bij een stugge E.E.G.-houding, toch verplicht zal zijn de landbouwerskaart uit te spelen boven deze van de visserij. Het komt er dus te Brussel op aan, de Ieren voor de keus te plaatsen, namelijk de landbouw voordelen en een gemeenschapsvisserij, of niets van beiden. Dit noemen we zeker geen chantage vanwege de E.E.G., maar een eerlijke overeenkomst. Het is toch

duidelijk dat men niet in alle sectoren eisende en profiterende partij kan zijn! We menen zelfs, dat het tijd is, dat men in dit verband de puntjes op de „i”'s zet. De openlijke aanhaling door de Nederlandse ministers van Buitenlandse Zaken en van Landbouw en Visserij, de heren Van der Stoep en Van der Stee, dat men ten slotte toch tot een herziening van het landbouwpakt zou moeten overgaan, indien Groot-Brittannië en Ierland hun stugge houding blijven bewaren, heeft ons een bijzonder genoegen bezorgd. In onze kolommen kampen wij reeds maanden ten voordele van een dergelijke stellingname. We zijn overtuigd, dat Groot-Brittannië en Ierland onmogelijk de grote landbouwvoordelen kunnen inruilen voor een stug doordrukken van eng-nationale visserijbelangen, die in de verste verte niet opwegen tegen de reusachtige voordelen die de E.E.G. landbouwovereenkomst hen biedt. Het is dank zij deze, voor Ierland en voor Groot-Brittannië gelukkige overeenkomst dat de prijzen van de voedingsprodukten in deze landen zo laag kunnen gehouden worden. Het tegendeel zou tot een dergelijke gevoelige verhoging van de levensnoodzakelijke produkten leiden, dat een reuze-inflatie er het gevolg zou van zijn met een op straat komen van de huismoeders en de werknemers. In Groot-Brittannië heeft men in dit verband reeds de handen vol met de looneisen van de mijnwerkers, zodat men zeker geen bijkomende moeilijkheden zou riskeren.

DE FRANSE VISPRODUKTIE 1977

In 1976 bedroeg de Franse visproduktie 457 duizend ton waarvoor 34 duizend vissers gebezigd werden.

In totaal waren voor deze produktie 13 duizend vaartuigen nodig, hetgeen dus maar een gemiddelde heeft van iets meer dan 2,5 bezetting per vaartuig. Voor wie de toch wel overbezitting kent op de Franse vaartuigen, is dit gemiddelde toch wel aan de lage kant. Samen zou de visserij verder werk geven aan 100 duizend man.

Nevens de 457 duizend ton eigen voortbrengst, staat het Frans verbruik van zowat 830 duizend ton, zodat nog bijna 400 duizend ton visprodukten dienen ingevoerd. Volgens de Franse visserijkringen moet Frankrijk in de eerste plaats zich inspannen tot het uitbouwen van zijn vloot. Deze konklusie doet natuurlijk eerder paradoxaal aan, vooral gezien het feit, dat heel wat moderne Franse diepzeetreibers in het laatste jaar zijn moeten gaan opliggen.

Wat de inkomsten der bemanningen betreft, werd in Frankrijk vastgesteld dat tussen 1974 en 1975, deze van 51 procent terugliep in de grote tonijnvisserij, van 31 procent in de diepzeevervisserij en van bijna 20 procent in de industriële visserij. Daarentegen verhoogden de inkomsten van de kustvisserij van bijna 6 procent en voor de gans kleine vaartuigen van bijna 20 procent. Hierbij moet dan nog gewezen op het feit dat het hier dan nog doorgaans om verouderde vaartuigen gaat.

Opmerkelijk is dus, zoals ten andere bij ons dat het ook in Frankrijk beter wordt voor de kustvisserij. Men veronderstelt dat deze tendens zich nog verder zal doorzetten wegens het feit dat de kuststrook een betere bescherming krijgt tegen de strooptochten door grote eenheden die nu op doeltreffende wijze uit de twaalfmijlszone gehouden worden.

Wanneer zal bij ons het K.B. verschijnen, dit regelend?

KORTE BERICHTEN

HET HOSPITAAL- KERKSCHIP « DE HOOP »

Zoals naar gewoonte was dit nuttig Hollands schip ditmaal van 14 juni tot 4 juli in zee om te dienen. Niet minder dan 2100 zeemijl werden afgelegd waarbij 8 schepen geholpen werden (5 patiënten ondergingen een chirurgische of medische behandeling, drie visopsporingen hadden plaats en 20 schepen werden geïnformeerd).

De reis moest 2 dagen eerder beëindigd worden daar de scheepsarts Dr. Oudekerk, die in het verleden veel diensten aan zeevarenbewezen heeft, overleed.

FRANSE TUSSEN- KOMSTEN TEGEN ILLEGALE SPAANSE VISSERIJ

Nadat de Franse marine zich een paar maanden tevreden heeft gesteld met 't opstellen van processen-verbaal tegen de Spaanse vissers die zonder vergunning in de Golf van Gascogne komen vissen in de Franse 200 mijlszone, heeft dezelfde marine besloten vanaf één juli harder te gaan optreden tegen verder illegale Spaanse visvangsten. Vanaf deze datum zullen de Spaanse schepen naar een Franse haven opgebracht worden en zullen er ook sancties volgen. De eerste fase was begonnen ongeveer half mei, maar de Spanjaard is ook al iemand voor wie slechts harde feiten tellen. Wel verwacht men veel misbaar van de andere kant van de Pyreneeën maar Frankrijk is ook tegenover de Gemeenschap gehouden om de gemeenschapswateren tegen over Derde Landen te beschermen. Anderzijds ziet men in het recent uitgevaardigd verbod door Spanje van invoer van Franse visserijproducten, een soort weerwraakmaatregel. Hierover ondervraagd, verklaarde de heer Chapon, sekretaris - generaal van de Franse Handelsmarine, dat deze Spaanse maatregel onder meer de doeltreffendheid van de Franse maatregelen in de Golf van Gascogne wil verminderen. Nochtans is de Spaanse tegenmaatregel in geen geval aanvaardbaar, aldus nog de heer Chapon en een onderzoek ter zake wordt ingesteld. Er zal desaanvaande in contact getreden worden met de Spaanse Overheid zonder dat Frankrijk nochtans kan terugkomen op zijn genomen maatregelen ter bescherming van zijn zone in de Golf van Gascogne. Veeleer zouden ook economische verweermaatregelen overwogen worden om Spanje op zijn beslissing te doen terugkomen.

ONDERWATERDIEVEN VAN VERWATERDE KREEFTEN IN FRANKRIJK

Het is niet de eerste maal dat langs de Franse Zuid-Westkust diefstallen vastgesteld werden van kreeften die in kooien onder water bewaard worden. Onlangs werden toen zij dergelijke kooien aan het plunderen waren en reeds in het bezit waren van 400 kgr. kreeft, voor een verkoopwaarde van meer dan 100 duizend B. frank. Voor de bewust onderduikersploeg is nu aan het winstgevend zaakje een eind gekomen. Hun waar werd aangeslagen alsmede hun uitrusting en ze zullen zich moeten verantwoorden voor de rechtbank.

Men vermoedt dat nog andere onderwaterduikers de kreeftenkooien bezoeken en een verscherpt toezicht werd ingesteld. Men verwacht ook dat het onderzoek tot nog andere schuldige onderwaterduikers zal leiden.

GROEIENDE INTERESSE VOOR DE VISSERIJSTIEL IN IERLAND

Zoals we reeds bij verscheidene gelegenheden aantoonde, is Ierland één van de weinige West-Europese, zo niet de enige, die zijn visserij uitbreidt. De groeiende belangstelling voor de visserij in dit land werd nog meer in het daglicht gesteld door het succes dat het initiatief van de regering kreeg met de inrichting van een opleidingskursus voor jonge vissers. Niettegenstaande slechts 30 plaatsen voorbehouden waren, liepen 255 aanvragen binnen bij de Nationale Visserijschool.

NIEUWE VIS- VERWERKINGS- INDUSTRIE TE LORIENT

Op initiatief van 62 visgroothandelaars die 75 t.h. van de visaanloop in handen hebben zal er te opricht worden. De lokale overheden zullen zich inspannen om aan dit initiatief mede te helpen. Het oprichten van een visverwerkingsbedrijf zal de afzet stimuleren en schept gunstige vooruitzichten voor de producenten.

Anderzijds menen wij dat een soort monopoliumvorming onder de kopers misschien wel eens niet het gewenste resultaat voor de producenten zou waarborgen. Het nieuw bedrijf zou wel eens de concurrentie onder 75 t.h. van de kopers kunnen uitschakelen en bij machte zijn een bepaalde maximumrichtingsprijs op te leggen.

ONZINKBAAR VLOT

In de Verenigde Staten is men na vijftien jaar eindelijk tot de op puntstelling gekomen van een vlot dat niet meer kan omdraaien. Na proefnemingen allerhande, is het door de kustwacht en reddingsdiensten en veiligheidsorganisaties als de lang verwachte doorbraak op dit gebied aanvaard. In plaats van de stabilisatiezakken is er een onderwaterbalastkamer met een klepventiel in de bodem die het volume water controleert bij golfslag en die het volume van de kamer automatisch aanpast, verkleint of verhoogt naar gelang de noodzakelijkheid. De ontwerpers verklaren onder meer dat het vlot zich automatisch recht en niet meer kan omgeworpen worden.

IJSLANDSE VISMEELESTOCKS VAN DE HAND GEDAAN!

IJsland heeft een stock vismeel van bijna 100 duizend ton, voortkomende van de zogenaamde „capelinvisserij” waar zowel IJslanders als de Noren op vissen, van de hand gedaan. De voornaamste verwerwers waren Groot-Brittannië, Finland en de landen van het Oostblok met in de eerste plaats Rusland en Polen.

Ook werd een hoeveelheid van meer dan 35 duizend ton visolie overgedaan, vooral aan Nederland en Groot-Brittannië.

IJSLANDERS WELKOM IN FLEETWOOD

Zoals we vroeger mededeelden, veroorzaakten de reders en vissers een gedeeltematig de lossers, moeilijkheden te Grimsby en te Hull tegen de aanvoer van vis door de IJslandse schepen. Men nam het inderdaad moeilijk, dat de eigen schepen uit de wateren van IJsland geweerd werden en dat naderhand de IJslandse schepen deze IJslandse vis in Groot-Brittannië kwamen verkopen onder de neus van de zich ergerende Britse producenten. Daar kan men enigszins wel begrip voor opbrengen. Nu schijnt het, dat de IJslanders heel wat minder tegenkanting ondervonden hebben te Fleetwood, dit vooral door de tussenkomst van de handel die in deze grote vissershaven werkelijk om vis verlegen zit. Inderdaad heeft ook Fleetwood heel wat van zijn aanvoer ingeboet door het wegvallen van de visserij op IJsland en dreigden de grootkopers deze haven te verlaten zo er geen voldoende vis aangevoerd werd.

Het zal dus binnenkort een trouw beeld worden de IJslandse schepen te zien aanleggen in Fleetwood, de grote vissershaven van Lancashire. Anderzijds had een IJslandse ver-

DE CANADESE HARINGVANGSTEN

Tegenover 1976 zijn de haringvangsten in 1977 in de Atlantische havens van Canada aangebracht ook gevoelig gedaald. Het gaat hier over de seizoenvangst van de drie eerste maanden van het jaar. De aangevoerde hoeveelheid liep met 60 % terug en de waarde met nagenoeg 50 %. Men kreeg dus 20 % meer voor de haring, hetgeen echter het aanvoerverlies in gewicht voor de rederijen niet voldoende kon compenseren. In 1976 kostte de aangevoerde haring gemiddeld 3 B. fr. het kg. De aanvoerhoeveelheden van Canadese haring, hebben wel een invloed op de Europese haringprijs. De haringscholen schijnen overal aan overbevissing te lijden.

JAPAN BOUWT VISSERSSCHEPEN VOOR VIETNAM

Het eerste order in het buitenland, sinds de vereniging van Vietnam, voor de bouw van vissersschepen werd gedaan aan twee Japanse werven, voor een waarde van zowat 550 miljoen yen.

Het gaat hier over 140 Brt. vaartuigen die reeds in de loop van de maanden augustus, september en oktober moeten geleverd worden!

Vietnam zal in Japanse Yen betalen, waaruit men bijna kan afleiden dat de betalingsbalans tussen beide landen een overschot voor Vietnam aanwijst.

tegenwoordiger, in een interview voor de T.V. gedreigd de vis elders te brengen dan in Groot-Brittannië Tenslotte zouden de Britten dan toch weerom verplicht zijn, dezelfde vis langs een omweg in te voeren, om over de kabeljauw te kunnen beschikken die de nationale visschotel bij uitstek is in Groot-Brittannië. In feite heeft men te kiezen in dit laatste land, de invoer te verhogen of de IJslandse schepen toe te laten. Te Fleetwood zou men voor deze laatste oplossing gekozen hebben. Het zal eveneens de be- en verwerken- de bedrijven en de honderden vislossers ten goede komen.

Het weze ook een aanduiding voor onze Schepen van de Vissershaven, die meer denkt aan enkele vislossers, die op een nacht minstens 2.000 fr. plus een ben vis willen verdienen, dan de IJslanders aan te trekken. En als we cijfers moeten geven, dan zullen we dit doen, want het wordt tijd dat dit spelletje van lossen, wegen en sorteren opgelost wordt, ten voordele van het algemeen belang maar niet voor enkele vislossers van het syndikaat.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Volop seizoen in de vismijn van Oostende, waar niet alleen de aanvoer in mineur geweest is, maar waar ook de prijzen niet erg schitterend overkwamen. Vooral kabeljauw en gul is goedkoop van de hand gegaan met gul tussen 20 en 35 fr het kg en kabeljauw tussen 25 en 36 fr. Helemaal niet schitterend dus en dat had vooral zijn invloed op de opbrengsten van de spanvisers. Geen zo'n grote vangsten als gewoonlijk en bovendien weinig dure sorteringen gul. Voor de schepen die van de Monkey Bank kwamen was het al even slap. Hier moesten grote partijen kleine schelvis naar de vismeel verzeven worden. Iets wat met de rode zeebaars van IJsland eveneens het geval was. Tientallen manden rode zeebaars geraakten niet verkocht. Waar bovendien ook de prijs van de kabeljauw en de gul hier erg laag was, viel de opbrengst van de O.318 eveneens te laag uit. Het is dan ook voor het eerst sedert lang dat voor een IJslandse vangst geen 1.000 fr gemiddeld per ben betaald werd. De dure soorten als schaat, schartong en blauwe leng waren inderdaad te schaars om het gemiddelde op te trekken. Waar voor grote koolvis nog tot 1.200 fr betaald werd, kreeg de kleinste sortering amper 550 fr. Schelvis werd van IJsland praktisch niet aangevoerd.

De garnaalstand voor onze kust is blijkbaar nog niet aangegroeid. De aanvoer is ook tijdens de voorbije week erg schaars gebleven. We geraakten amper aan 1.070 kg die prijzen kregen tussen 152 en 210 fr het kg. Dinsdag lag de prijs het laagst toen tussen 152 en 174 fr betaald werd. De vangsten blijven erg klein en bevatten zelden twee bennen. Voor de niet op garnaal visende kustschepen blijven de tongen een uitkomst. Toch kregen de slips dinsdag een fikse draai toen de prijs tussen de markt aan 7 en die van 9 uur daalde van 125 naar 80 fr het kg. Normaal is zo iets zeker niet en dan zijn de handelaars verwonderd dat de reders met hun schepen andere havens opzoeken, waar men een normale prijs betaalt en niet steeds wil profiteren.

O.134	12	350	—	240.246
KANAAL				
O.181	18	200	1000	515.164
WEST				
O.123	10	440	—	459.796

DINSDAG 12 JULI 1977				
O.279-Z.597	13	470	—	568.972
WEST				
Rj.438	3	345	—	497.228
KANAAL				
O.66	11	155	—	250.631

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 7 JULI 1977				
Z.429	169.680	Z.162	358.130	
Z.507	231.112	Z.518	186.454	
Z.445	32.340	Z.88	25.020	
Z.431	401.535			
TOTAAL : 1.404.271				

VRIJDAG 8 JULI 1977				
Z.568	229.423	Z.201	72.040	
Z.599	186.687	Z.108	435.031	
Z.497	338.506	Z.573	438.700	
Z.551	50.799	Z.578	221.904	
Z.481	51.703	Z.550	75.003	
Z.556	18.187	Z.554	25.010	
TOTAAL : 2.142.993				

MAANDAG 11 JULI 1977				
Z.584	289.915	Z.418	355.024	
Z.563	256.202	Z.402	378.692	
Z.400	16.470	Z.554	11.030	
TOTAAL : 1.307.333				

DINSDAG 12 JULI 1977				
Z.506	483.070	Z.462	348.508	
Z.549	287.379	Z.307	320.480	
Z.445	58.220	Z.88	23.100	
TOTAAL : 1.520.757				
Forel : 18.360				
ALGEMEEN TOTAAL : 1.539.117				

WOENSDAG 13 JULI 1977				
Z.200	328.780	Z.14	245.830	
Z.564	349.080	Z.582	316.760	
Z.551	4-uZi8è99	HetvSINO.		
Z.551	24.540	Z.161	641.238	
Z.427	235.818	Z.99	330.778	
Z.600	244.348	Z.560	87.268	
TOTAAL : 2.804.440				
Forel : 24.350				
ALGEMEEN TOTAAL : 2.828.790				

NIEUWPOORT

DONDERDAG 7 JULI 1977				
N.349	9.301			
N.700	16.161			
N.1	23.398			

VRIJDAG 8 JULI 1977				
N.1	20.670			
N.349	10.646			
N.788	15.893			
N.700	13.785			

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

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 15 JULI 1977
Noordzee : O.306-N.706 (1.000 m. gul).

O.135 (340 m. t.t.z. 90 shelfcod, 50 gul, 170 schelvis en totten, 15 platvis, 20 meiden, 10 vlaswijting, 5 varia).

Monkey Bank : O.262 (300 m. t.t.z. 80 kabeljauw - gul, 180 schelvis en totten, 10 meiden, 30 varia).

MAANDAG 18 JULI 1977
IJsland : O.202 (1.070 m. t.t.z. 50 kab., 350 kools, 250 schelvis en totten, 300 bonen, 20 mieten en Schotse schol, 50 varia).

O.334 (800 m. t.t.z. 450 kools, 40 kab., 20 shelfcod, 150 schelvis en totten, 10 leng, 100 bonnen, 10 varia).

O.236 (830 m. t.t.z. 10 shelfcod, 30 kab.-gul, 70 bonen, 330 kools, 320 schelvis en totten, 60 Schotse schol en mieten, 10 leng).

Kanaal : O.198.
Golf vn Biscaje : Z.499.
Monkey Bank : O.128 - O.275.
Noordzee : O.127-O.308.

DINSDAG 19 JULI 1977
Noordzee : O.114-O.274
West : N.736

WOENSDAG 20 JULI 1977
Noordzee : Z.209-Z.509

LIJST VAN VISSERS-VAARTUIGEN 1977

Deze lijsten zijn nog steeds te bekomen in onze drukkerij, mits voorafgaande storting van een bedrag van 125 fr. BTW inbegrepen.

GARNAAL. RELATIEF BETERKOOP !

De garnaalbrijs was deze week teruggelopen, alhoewel de prijzen nog rond de 160 fr het kg bedroegen, die nog altijd niet bereikbaar zijn voor de normale werkmansbeurs, maar tegenover toppers van 240 fr en meer, is het toch al een «ernstige» afslag ! In de Oostendse afslag lag dit zeker niet aan de grotere aanvoer, want als men van alle garnaalvissers tien bennen samen ziet, dan is het reeds een succes ! Met hetgeen de vissers anderzijds in de markt zetten, gaat men met de opbrengst zeker ook geen eierkoken bakken, zodat we wel nog eens mogen herhalen dat alles relatief is.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

14/116 Van kracht worden van de nieuwe bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

De bijzondere aandacht van zeevarenden wordt gevestigd op het feit dat voornoemde bepalingen in werking treden op 15 juli 1977 om 12.00 zonnetijd d.i. 12.00 GMT voor de zone gelegen tussen 7°30'W en 7°30'E. Vanaf dat moment zullen diverse nieuwe voorschriften gelden, o.a. :

- het verplicht-verantwoord gebruik van radar in bepaalde omstandigheden zowel bij goede als bij slechte zichtbaarheid, alsmede de te volgen gedragsregels wanneer bij slechte zichtbaarheid met radar wordt genavigeerd (voorschriften 5 en 7);
- de regels voor de vaart in nauwe vaarwaters (voorschrift 9);
- het invoeren van verkeersscheidingsstelsels waarbij bijzondere gedragsregels door de zeevarenden dienen te worden nageleefd (voorschrift 40);
- de uitwijkbepalingen voorzover dit het schip betreft dat koers en vaart moet houden nl. de grondige wijziging aangebracht aan de zogenaamde regel van het manoeuvreer van het laatste ogenblik waarbij aan het voorrang hebbend vaartuig, en dit onder bepaalde voorwaarden, toegestaan wordt in te grijpen om door zijn manoeuvre alleen een aanvaring te vermijden (voorschrift 17);
- de regels die verband houden met vaartuigen die door hun diepgang beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid (voorschriften 3, h), 18 en 28).

Voor één en andere raadplege men de door de IMCO uitgegeven publicatie betreffende de routing van schepen, de in de zeekaarten aangebrachte verkeersscheidingsstelsel en de Wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 (Belgisch Staatsblad 12 juni 1976).

Voorvoemde wet, Reglement en Bijlagen zijn in brochurevorm (tweetalig) beschikbaar aan de prijs van 60 fr.

hetzij tegen contante betaling in de kantoren van :

- het Hoofdbestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart
Technische Directie
Belliardstraat 30 (7e verdieping)
1040 BRUSSEL
- de Zeevaartpolitie
Tavernierkaai 3 (Loodsgebouw)
2000 ANTWERPEN

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

8-7	3		1.100.991			
11-7	9		4.203.043			
12-7	4		1.501.165			
	16		6.805.199			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

6-7	4	142	28.147	181.—	210.—	
7-7	5	212	39.973	175.—	194.—	
8-7	5	224	43.205	184.—	200.—	
11-7	5	245	44.506	171.—	191.—	
12-7	6	266	43.744	152.—	174.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-7	3	363	48.860			
8-7	4	455	60.994			
9-7	1	134	19.965			
11-7	5	22672	533.353			
12-7	3	464	68.710			
13-7	5	9.117	272.945			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

7-7	1	63	11.604	180.—	192.—	
12-7	1	52	10.838	205.—	215.—	

— de Zeevaartpolitie
Natiënkaai 5
8400 OOSTENDE

hetzij mits voorafgaandelijke storting of overschrijving van voornoemd bedrag, verhoogd met 13 fr. voor de verzendingskosten, op postrekening nr. 000-2006026-66 van de Centraliserende Rekenplichtige Zeewezen en Binnenvaart, Belliardstraat 30, 1040 BRUSSEL (de reden van betaling dient op het strookje vermeld).

(Mededeling Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart).

14/117 Havens Nieuwpoort en Blankenberge. — Diepten

De minste diepten bedragen thans :

- vóór en in de havengeul van Nieuwpoort : 20 dm onder lokaal GLLWS;
- vóór en in de havengeul van Blankenberge : 10 dm onder lokaal GLLWS;

(Hydrografie Oostende)

NEDERLAND

14/118 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Karakter van lichtboei gewijzigd.

Op (a) $\pm 51^{\circ}25'.ON$ — $3^{\circ}42'.1E$ en (b) $\pm 51^{\circ}23'.ON$ — $3^{\circ}42'.8E$ zijn de spitse lichtboeien Nos 9 en 17 thans : Q G.

(Zie Belg. krt. 104 en Lichtenlijst 1977 - No 526)

(Ned. B.a.Z. 2001 — H. 62030)

14/119 Westerschelde. — Stoombootengat. Ton verlegd. Diepte.

De spitse ton StG verplaatsen (± 275 m E) naar $51^{\circ}22'11''N$ — $3^{\circ}46'37''E$.

De minste diepte aan de spitsetonskant bedraagt 14 dm bij gem. LLWS.

(Zie Belg. krt. 104)

(Ned. B.a.Z. 2074)

PUBLICATIE

Komt te verschijnen :
«Lichtenlijst 1977» — losbladige uitgave.
Prijs : Inhoud 300 fr.
De uitgave 1972 vervalt.

KAPITEIN-TER-ZEE SCHLIM TERUG NAAR BRUSSEL

Het Staatsblad maakt een K.B. bekend waarbij wordt gemeld dat kapitein ter Zee A.J.P. Schlilm uit zijn ambt van commandant van de groepering operaties van de Zee-macht wordt ontslagen.

In zijn plaats wordt kapitein-ter-zee stafbrevethouder Pouillet E.P.E., vleugel-adjutant van de Koning, op 20 juli 1977 voor het ambt van commandant van de groepering operaties van de zeemacht aangewezen.

Kapitein Schlilm zal te Brussel opnieuw gehecht zijn aan het kabinet van de Minister van Landsverdediging.

Zijn heengaan is voor Oostende een verlies. We zijn echter overtuigd dat hij te Brussel, Oostende noch de zeevisserij zal vergeten, daar waar zijn steun nodig blijkt.

EERVOL ONTSLAG BIJ HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

Het Staatsblad van zaterdag 9 juli meldt :

Bij koninklijk besluit van 15 maart 1977, en met ingang van 1 augustus 1977, wordt aan de heer Pluymers J.L.G., bestuurs-directeur, eervol ontslag uit zijn functies verleend.

Het is belanghebbende vergund zijn pensioenaanspraak te doen gelden en de eretitel van zijn ambt te voeren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Schelvis grote	.....	11-7-1977	
Schelvis midden	.....	—
Schelvis klein	.....	—
Kabeljauw	.....	—
Gul	.....	24.40	
Wijting	.....	22.40-23.80	
Schaat	.....	—
Zeebaars	.....	60.80-62.—	
Leng	.....	20.20-23.60	
Schartong	.....	27.—40.—	
Heilbot	.....	32.—	
Koolvis	.....	107.—103.—	
Hondstong	.....	11.—25.40	
Zeeewolf	.....	25.—35.—	
Staart	.....	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	.....	179.—189.—	—	—
Grote	.....	191.—202.—	—	—
3/4	.....	215.—219.—	—	—
Blok	.....	216.—226.—	—	—
Voor-kleine	.....	171.—	—	—
Kleine	.....	148.—159.—	—	—
Slips	.....	—	—	—

Zeebrugge

Grote	.....	230.—	196.—200.—	—
Blok	.....	230.—	230.—235.—	—
Fruut	.....	—	235.—240.—	—
Schone kleine	.....	230.—232.—	217.—234.—	—
Kleine	.....	179.—	180.—192.—	—
Tout petit	.....	175.—176.—	154.—159.—	—
Slips	.....	146.—150.—	124.—131.—	—

Nieuwpoort

Tong I	.....	187.—	—	210.—
Tong II	.....	231.—	—	245.—
Tong III	.....	240.—	—	245.—
Tong IV	.....	244.—	—	245.—
Tong V	.....	203.—	—	222.—
Kleine	.....	136.—143.—	—	135.—150.—

PLADIJS

Oostende

		11-7-1977	12-7-1977	13-7-1977
Grote	.....	30.—37.60	—	—
Grote iek	.....	—	—	—
Kleine iek	.....	—	—	—
Derde slag	.....	30.—	—	—
Platjes	.....	18.20	—	—

Zeebrugge

I	.....	20.—24.—	19.—22.—	—
II	.....	21.—24.—	22.—23.—	—
III	.....	20.—21.—	21.—23.—	—
IV	.....	16.—	16.—	—
V	.....	—	—	—

Nieuwpoort

Moelen	.....	—	—	—
Grote pladijs	.....	40.—	—	38.—
Drielingen	.....	32.—45.—	—	40.—
Platjes	.....	16.—20.—	—	16.—24.—

DRIE IJSLANDERS IN DE WEEK VAN 21 JULI ?

We vernemen zo even, dat er drie IJslandse vissersvaartuigen in de verkoopbeurt van volgende week aangekondigd worden. Drie IJslanders in de week van 21 juli, waarin praktisch alle viswinkels gesloten worden en zeker geen visleerder het zal wagen op tournee te gaan. Onze nationale feestdag valt inderdaad in het midden van de visweek, zodat we werkelijk vrezen dat het een rampweek wordt voor de aangekondigde schepen behalve dan voor de fijne vis. Doorgaans verkiezen wij, dat onze schepen op de eigen afslag komen met hun vis. We menen echter dat men er, voor de komende week, toch eens best zou gaan aan denken eventueel TE OVERWEGEN IN HET BUITEN-

LAND TE GAAN VERKOPEN omdat men daar op 21 juli geen feestdag kent. Onze bekommernis wordt hierbij slechts ingegeven doordat wij in alle omstandigheden opkomen in de eerste plaats voor het belang van de reders en vissers. Deze mensen zijn inderdaad werkelijk overgeleverd aan de «Vraag en Aanbod» en hebben hierop geen enkel verweer. De handelaars kunnen zich tenslotte nog weren in tijden van dure vis door hun prijzen aan te passen.

De Rederscentrale blijft hier eens te meer beneden zijn taak en zou de reders al lang moeten sameroepen hebben om daarop te wijzen en een oplossing te zoeken.

ZEEVAARTLIJNEN

ROESTBESTRIJDING

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvarten

Uurtabel der overvarten voor de week van 17 tot 23 juli 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 5.20 8.35 11.05 15.40 en 20.45.

Op 18 juli bijkomende afvaart te 10.45

Op 22 en 23 juli bijkomende afvaarten te 10.45 16.30

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 1.00 10.55 12.40 16.45 19.40

Op 18, 22 en 23 juli bijkomende afvaart te 15.55

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 4.55 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15 23.15

Op 18, 19, 20 en 21 juli bijkomende afvaart te 2.15

Op 22 en 23 juli bijkomende afvaarten te 2.15 9.25

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.45 6.00

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20

Op 18, 19, 20 en 21 juli bijkomende afvaarten te 3.20 6.20

Op 22 en 23 juli bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 13.30

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 19.00 23.30

Roest is een dure zaak. U vindt het heel gewoon dat uw auto of uw fiets met de tijd begint te roesten, maar deskundigen van de luchtmacht hebben uitgerekend dat een kwart van de onderhoudskosten voor haar vliegtuigen — hetzij 500 miljoen dollar per jaar — verband houdt met de roestbestrijding.

In de Lockheed-laboratoria wordt veel spuurwerk verricht m.b.t. nieuwe middelen om de metaalcorrosie tegen te gaan. Zo werd een middel gevonden om de verf die de vliegtuigen (en vooral de toestellen op vliegdekschepen) beschermt, eens zo lang te doen meegaan.

Lockheed werkt ook aan coatings voor scheepsrompen. Lockheed-deskundigen zijn erin geslaagd een middel te vinden om de kiel en andere delen van het schip die bestendig in het water zijn, gedurende drie jaar afdoend tegen roest te beschermen. De huidige corrosiewerende middelen gaan zowat anderhalf jaar mee. Bovendien mag niet uit het oog verloren worden dat een reine, gladde romp energiebesparend werkt omdat het schip dan een geringe wrijvingsweerstand opwekt.

Lockheed heeft anderzijds kathodesystemen uitgewerkt om boortorens tegen vertering te beschermen de aldus opgewekte stroom neutraliseert de corrosiewerking van het zeewater. De Amerikaanse constructeur heeft nog meer geïnfiltreerde systemen uitgewerkt om ook raketten en ruimtetuigen tegen corrosie te beschutten.

En wie weet zal al dat spuurwerk er uiteindelijk niet toe leiden, dat onze wagen en onze fiets ook van roest gespaard zullen blijven...

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	11-7-1977	11-7-1977	12-7-1977	12-7-1977	13-7-1977	13-7-1977	11-7-1977	13-7-1977
Tarbot . groot (123)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (123)	174.-182.-	188.-200.-	.....	198.-202.-	.....	.....	.....	24.-,-
klein (123)	132.-	134.-	.....	169.-177.-	.....	.....	170.-	170.-
Griet : groot (123)	90.-	96.-108.-	.....	104.-188.-	.....	.....	110.-	120.-
middel (123)	109.-	113.-119.-	.....	118.-125.-	.....	.....	100.-	125.-
klein (123)	75.-	78.-	.....	87.-100.-	.....	.....	.....	.....
Schelvis : groot	53.-	.....	.....	74.-	.....	.....	.....	.....
middel	32.-43.20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	26.-30.-	19.-	.....	14.-16.-	.....	.....	.....	.....
Heek : groot	12.70-27.-	17.-	.....	13,50-14.-	.....	.....	.....	.....
middel	46.-63.70	.....	46.-	.....	.....	.....	.....	.....
klein	43.-46.60	.....	42.-	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	38.-	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	22.-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (123)	33.-46.80	70.-71.-	.....	74.-	.....	.....	58.-	70.-
Rog (23)	55.-	77.-	77.-	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten (23)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart (23)	.....	65.-	.....	74.-	.....	.....	52.-	55.-
Halve mans (23)	.....	61.-	.....	74.-	.....	.....	50.-	55.-
Teelt (2)	.....	52.-	.....	.....	.....	.....	38.-	40.-
Katrog (2)	.....	47.-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	.....	.....	.....	42.-	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	24.20-37.-	53.-	25.80-34.80	.....	.....	.....	60.-	55.-
Gul (middel)	14.20-28.-	42.-50.-	19.60-34.40	.....	.....	.....	35.-50.-	48.-
Gul (klein)	.....	32.-47.-	.....	47.-	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	34.-35.-	.....	31.-33.-	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	132.-	.....	111.-133.-	24.-26.-	.....	.....	.....	.....
klein	15.60-34.-	3.-	.....	31.-35.-	.....	.....	37.-	37.-
Schar	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16.-	20.-
Steenschol	9.60-24.-	11.-18.-	.....	.....	.....	.....	6.-18.-	8.-20.-
Zeehaai	24.-70.-	44.-45.-	.....	11.-	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	16.-17.-	29.-	13.80-27.60	34.-136.-	.....	.....	21.-	23.-
Doornhaai	8.-9,60	.....	15.40	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	10.60	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	35.-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	30.-31.80	.....	23.60-35.-	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	148.-	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	86.-	.....	73.-105.-	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	19.-22.-	.....	.....	.....	.....	.....	25.-	33.-
Grauwe Poon (knorh.)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10.-
Rode Knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53.-	60.-
Posten	.....	12.-	.....	.....	.....	.....	12.-	14.-
Langosten (midden)	41,60	.....	27,40-52.-	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	11.-	.....	12.-	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 6 juli werd aangevoerd : 680 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 45 kisten kabeljauw; 11 kisten wijting; 18 kisten schol; 78 kisten schar; 26 kisten makreel; 112 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 11,84; grote tong 15,54-14,87; grootmiddel tong 14,54-13,60; kleinmiddel tong 15,41-14,34; tong één 15,66-14,63; tong twee 10,79-10,42; per 40 kg : tarbot 291-214; griet 198-141; kabeljauw vijf 76-45; schol twee 130; schol drie 128; schol vier 82-52; wijting drie 82-61; makreel één 122; makreel twee 45-34; schar 60-27; horsmakreel 22-6; bot 21-14; inktvis 200-164; rode poot 130-74.

De besommingen waren : UK 78 6000; UK 135 1200; UK 145 1400; UK 200 2800; UK 234 2300; VD 18 3000; WR 38 1400; YE 25 1200; IJM 18 1600.

Aan de donderdagmarkt van 7 juli werd aangevoerd : 1890 kg tong 19 kisten tarbot en griet; 40 kisten kabeljauw 9 kisten wijting; 2 kisten schelvis; 169 kisten schol; 121 kisten schar; 50 kisten makreel en 54 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 12,27-12,22; grote tong 16,50-15,86; grootmiddel tong 14,80-14,11; kleinmiddel tong 15,41-13,66; tong één 14,58-13,14; tong twee 10,38-9,73

Per 40 kg : steenbol 61,57; krab 43; tarbot 323-211; griet 216-152; kabeljauw drie en vier 180; kabeljauw vijf 98-68; schol één 134; schol twee 116-108; schol drie 98-72; schol vier 96-42; wijting drie 116; makreel één 67; makreel twee 51-44; makreel drie 25-19,20; inktvis 180-136; schelvis drie 124; schar 68-20; horsmakreel 16,50-6,00; bot 20; rode poot één 92-80; rode poot twee 72-41.

De besommingen waren : UK 135 1500; UK 145 1600; UK 159 6300; UK 200 1700; VD 18 1900; WR 98 1500; YE 25 800; IJ M18 3000. Verder waren er twee kotters uit Goederede met een totaal besomming van 36.000.

Aan de dinsdagmarkt van 5 juli werd aangevoerd : 545 kg tong; 21 kisten tarbot en griet; 3 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 161 kisten wijting; 30 kisten schar en 80 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 11,05-10,82; grote tong 15,11-14,60; grootmiddel tong 13,79-13,00; kleinmiddel tong 14,20-13,60; tong één 14,80-13,75; tong twee 11,15-10,31 Per 40 kg tarbot 284-180; griet 192-96; kabeljauw vijf 90-63; schol één 74; schol twee 67; schol drie 55-53; schol vier 69-44; schar 60-32; schelvis drie 92; horsmakreel 55-36; tong schar 188-101; hammen met kop 132-98; bot 25-20.

De besommingen waren : KW 117 14.800; UK 135 1980; UK 145 2450; WR 98 1800; YE 25 1840; IJM 18 1690.

Aan de maandagmarkt van 11 juli werd aangevoerd : 5915 kg tong;

113 kisten tarbot en griet; 1606 kisten kabeljauw; 866 kisten koolvis; 138 kisten schelvis; 1604 kisten wijting; 930 kisten schol; 27 kisten schar; 60 kisten makreel en 208 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : heilbot 10,19; tarbot 12,03-11,21; grote tong 16,04-15,34; grootmiddel tong 14,30-13,67; kleinmiddel tong 13,95-13,34; tong één 13,30-12,31; tong twee 10,31-10,01

Per 40 kg : leng 72-71; kleine kreeft 88; rode poot 72-65; steenbol 30; lompen 73; krab 16; mulen 194-116; tongschar 159-112; tarbot 319-153; griet 248-84; kabeljauw één 132-84; kabeljauw twee 122-84; kabeljauw drie 108-80; kabeljauw vier 108-86; kabeljauw vijf 87-38; koolvis één en twee 69-60; koolvis drie 69-63; koolvis vier 42-36; schelvis één 80; schelvis twee 100-86; schelvis drie 94-65; schelvis vier 64-52; schol één 90-84; schol twee 86-80; schol drie 69-52; schol vier 62-46; wijting drie 47-39; haal 100-10,50; makreel twee 70-22,20; poontjes 29-20; schar 40-24.

De besommingen waren : KW 149 22.800; KW 123 49.700; KW 88 29.500; KW 51 16.000; KW 29 21.400 KW 24 19.700; KW 11 17.200; KW 152 15.160; KW 167 12.230; KW 73 18.100; KW 175 34.000; KW 214 22.520; WR 32 21.400; WR 57 28.560; Twee Deense vaartuigen E 202 29.220; RI 344 30.000.

Aan de dinsdagmarkt van 12 juli werd aangevoerd : 525 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 4 kisten kabeljauw; 16 kisten schol; 26 kisten schar; 30 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : grote tong 15,79-15,63; grootmiddel tong 14,97-14,19; kleinmiddel tong 15,18-14,62; tong één 14,72-13,88; tong twee 10,64-10,10.

Per 40 kg : 260-223; griet 180-136; kabeljauw vijf 88-73; schol vier 84-54; schar 71-42; bot 21-20; rode poot 110-82.

De besommingen waren : IM 18 1900; UK 135 2660; UK 145 2560; WR 98 1920; YE 25 1070.

«OOSTERSCHELDE»

ZAAK VOOR

VOLGEND KABINET

De beslissing over het doorlaatprofiel van de Oosterschelde - afsluiting zal door het nieuwe kabinet worden genomen, zo heeft premier Den Uyl vrijdag na afloop van de ministerraad gezegd. Het nieuwe kabinet zal dan een besluit nemen in samenhang met de meerjarenramingen.

Mocht er voor 23 augustus, als de Tweede Kamer weer bijeenkomt, nog geen nieuw kabinet zijn, dan zal het demissionaire kabinet een besluit nemen, omdat het besluit voor 1 september moet vallen.

Dit besluit is van groot belang voor de oester- en mosselteelt in de Oosterschelde.

Door 66 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

37.539	kg	TONG	f	479.874,66	van	f	1660	f	993
13.793	kg	TARBOT	f	87.334,57	van	f	1209	f	300
159.710	kg	SCHOL	f	225.802,81	van	f	303	f	094
19.895	kg	KABELJAUW	f	25.072,07	van	f	433	f	086
4.481	kg	GRIET	f	13.914,02	van	f	580	f	214
9.275	kg	SCHAR	f	6.708,76	van	f	108	f	050
3.345	kg	WIJTING	f	3.497,06	van	f	170	f	089
915	kg	TONGSCHAR	f	2.429,39	van	f	568	f	105
762	kg	HOZEMOND	f	1.263,44	van	f	199	f	119
762	kg	HARDER	f	2.143,52	van	f	409	f	229
505	kg	SCHELVIS	f	904,01	van	f	207	f	159
380	kg	HAAI	f	570,88	van	f	174	f	178
335	kg	STEENBOLK	f	476,25	van	f	152	f	035
305	kg	HAM	f	1.558,08	van	f	596	f	149
318	kg	HEEK	f	776,76	van	f	378	f	128
6.193	kg	DIVERSEN	f	4.032,42	van	f		f	
258.513				856.358,70					

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (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 à 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 à 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”

REDERS !

**VOOR ALLE SOORTEN VERVEN
HEMPELS VERVEN**

wendt U bij

SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER

130 - 136 en 146 F. per Kg.

HEMPELS ANTIFOULING **142 en 210 F. per Kg.**

**VOOR ROMP : BOVEN WATER
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,
SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.**

RED LEAD **169 F. per Kg.**

HEMPALIN UNDERCOATING **145 F. per Kg.**

HEMPALIN GLOSS ENAMEL
alle kleuren **167 F. per Kg.**

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF **89 F. per Kg.**

B.T.W. niet inbegrepen



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 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

