



**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 2 SEPTEMBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 33 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

**B. V. BREVO**

**S. V. S C A P**

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7948V)

**OSTEND STORES  
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN  
MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN  
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

**SPECIALITEITEN**

**VOOR DE ZEEVISSERIJ :**

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle vissersgereedschap

**VOOR DE LANDBOUW :**

Sisal bindgaren

Pick-up garens

**VOOR DE NIJVERHEID :**

Inpakgarens in sisal  
en polypropylene

**SPORT :**

Allerlei netten

**TAPIJTEN**

(7898V)

# het visserijblad

Vrijdag 2 september 1977 — Nr. 33

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. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

## INES N.V. - OPEN DAG

International Electronic Service

Terbekehofdreef 54  
2610 WILRIJK

Hendrik Baelskaai 16  
8400 OOSTENDE

**NODIGEN UIT: ALLE EIGENAARS EN ZEEVARENDEN  
DER BELGISCHE VISSERIJ**

te Zeebrugge op maandag, 26 september 1977

vanaf 09.30 uur tot 18.00 uur

te Oostende op dinsdag, 27 september 1977

vanaf 09.30 uur tot 18.00 uur

Plaatsen : te Zeebrugge : Visserijdok  
tegenover de Firma DECLOEDT N.V.

te Oostende : Visserijdok, Hendrik Baelskaai  
tegenover INES (nr. 16)

### BELANGRIJKE DEMONSTRATIES VAN DE NIEUWE DECCA CLEARSCAN RADAR

Zoals U wel bekend loopt Decca Radar reeds vele jaren voorop in de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technieken voor radar welke hebben geresulteerd in:

- de eerste "true-motion" radar
- de eerste getransistoriseerde radar voor zeegaande schepen
- de eerste "solid-state" radar

De introductie van de **DECCA CLEARSCAN RADAR** betekent een doorbraak in de presentatie door de toepassing van video-processing in scheepsradar.

Bij de tot op heden in gebruik zijnde radars moet de waarnemer ten alle tijde het hoofd bieden aan 6 fundamentele problemen:

1. Zee-echostoring (sea-clutter)
2. Regenstoring (rain-clutter)
3. Radar-interferentie (interferences)
4. Ruis van de ontvanger (receiver noise)
5. Zwakke echo's (weak echo's)
6. Kleine echo's (poor echo's)

Met de nieuwe Decca Clearscan radar worden de zes bovenstaande problemen volledig automatisch opgelost. Het resultaat is dan ook een geheel storingvrij beeld met een zeer grote helderheid en onderscheidingsvermogen.

Het DECCA CLEARSCAN-systeem is een doorbraak in, en wederom een stap vooruit naar een betere beeldpresentatie, een meer eenvoudige bediening en hierdoor een verhoging van veiligheid van schip en opvarenden.

De beide demonstratie-dagen zijn volledig voorbehouden aan de Belgische VISSERIJ.  
Wij hopen dan ook U te mogen begroeten hetzij maandag of dinsdag, 26/27 september aanstaande.

**INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE N.V.**

# **INES N.V.**

**Terbekehofdreef 54  
2610 WILRIJK  
Tel.: (031) 28.10.32**

**Hendrik Baelskaai 16  
8400 OOSTENDE  
Tel. : (059) 80.84.01**

**VERKOOP — VERHUUR — INSTALLATIE — SERVICE**

**ANSCHUTZ** : Gyro-kompassen, Automatische piloten

**DANCOM** : SSB zenders ontvangers, 200 – 400 Watt

**DECCA NAVIGATOR** : Mk 21 ontvangers  
Track Plotter  
Loran C ontvangers

**DECCA RADARS** : Zeeradars  
Rivierradars  
Yachtradars  
Havenradars

**DECCA SURVEY** : Hi-fix  
Trisponder  
Auto-carta

**REDIFON** : V.H.F. Radio  
Ontvangers

**SIMRAD** : Echo-sounders  
Sonars

**Speciale huur- en onderhoudskontrakten !!!**

Neem contact met ons op, wij zijn steeds bereid U alle nodige inlichtingen te verstrekken.

Steeds tot uw dienst.

(8042V)

# Nieuwe sleeptarieven voor Oostendse haven

In het Staatsblad van 25 augustus verscheen een Koninklijk Besluit van 4 augustus 1977 het Koninklijk Besluit van 20 augustus 1935 wijzigend inzake het tarief van de sleepdienst te Oostende. Deze tarieven traden op 1 september in voege.

De tarieven voor het gebruik van sleepboten voor prestaties binnen een afstand van 60 mijl van de haven Oostende, zijn als volgt vastgesteld :

## TARIEF I — GEWONE SLEEPVERRICHTINGEN

Bruto-tonnemaat van het gesleept vaartuig	a) voor het eerste uur	b) voor elk half uur boven het eerste uur
Van minder dan 300 ton	1.700 F	850 F
Van 300 tot minder dan 700 ton	2.000 F	1.000 F
Van 700 tot minder dan 1.300 ton	2.500 F	1.250 F
Van 1.300 tot minder dan 1.900 ton	3.100 F	1.550 F
Van 1.900 tot minder dan 2.600 ton	3.900 F	1.950 F
Van 2.600 tot minder dan 3.200 ton	4.500 F	2.250 F
Van 3.200 tot minder dan 3.900 ton	5.200 F	2.600 F
Van 3.900 tot minder dan 4.500 ton	5.800 F	2.900 F
Van 4.500 tot minder dan 5.200 ton	6.400 F	3.200 F
Van 5.200 tot minder dan 5.800 ton	6.800 F	3.400 F
Van 5.800 tot minder dan 6.500 ton	7.200 F	3.600 F
Van 6.500 tot minder dan 7.000 ton	7.400 F	3.700 F
7.000 ton en meer	7.900 F	3.950 F

Wanneer voor eenzelfde verrichting twee sleepboten van de dienst worden gebruikt, worden voor de tweede sleepboot 2/3den van de hierboven vastgestelde rechten gevorderd.

## TARIEF II — SLEEPVERRICHTINGEN BINNEN DE HAVEN, PER SLEEPBOOT

Bruto-tonnemaat van het gesleept vaartuig	a) voor het eerste uur	b) voor elk half uur boven het eerste uur
Van minder dan 300 ton	1.000 F	500 F
Van 300 tot minder dan 700 ton	1.300 F	650 F
Van 700 tot minder dan 1.300 ton	1.500 F	750 F
Van 1.300 tot minder dan 1.900 ton	1.900 F	9.50 F
Van 1.900 tot minder dan 2.600 ton	2.30 F	1.150 F
Van 2.600 tot minder dan 3.200 ton	2.800 F	1.400 F
Van 3.200 tot minder dan 3.900 ton	3.300 F	1.650 F
Van 3.900 tot minder dan 4.500 ton	3.600 F	1.800 F
Van 4.500 tot minder dan 5.200 ton	3.900 F	1.950 F
Van 5.200 tot minder dan 5.800 ton	4.200 F	2.100 F
Van 5.800 tot minder dan 6.500 ton	4.400 F	2.200 F
Van 6.500 tot minder dan 7.000 ton	4.700 F	2.350 F
Van 7.000 ton en meer	4.900 F	2.450 F

## TARIEF III — GEBRUIK VAN SLEEPBOTEN VOOR ALLE ANDERE VERRICHTINGEN DAN DEGENE VOORZIEN ONDER DE TARIEVEN I EN II

2.000 F per uur en per sleepboot.  
1.000 F per bijkomend half uur

## TARIEF IV — AFGEZEGDE SLEEPVERRICHTING

Voor een verrichting, die wordt afgezegd op het ogenblik dat voor de uitvoering ervan reeds schikkingen zijn genomen, wordt een vast bedrag van 500 F gegeven.

Indien evenwel de afbestelling van de verrichting, tot de uitvoering waarvan de schipper van de sleepboot reeds naar aanlegplaats of de plaats waar zij gemeerd lag heeft verlaten om zich naar het te slepen of te helpen vaartuig te begeven, is het per half uur te betalen recht hetzelfde als dat hetwelk bij tarief I voor elk half uur boven het eerste uur is voorzien.

Dezelfde vergoeding is verschuldigd wanneer een sleepboot zee heeft gekozen om gevolg te geven aan de oproep van een vaartuig, dat hetzij rechtstreeks, hetzij door bemiddeling van een ander vaartuig hulp heeft gevraagd, en in de haven is teruggekeerd zonder enige hulp te hebben geboden, hetzij doordat haar tussenkomst niet meer nodig was, hetzij doordat het vaartuig middelerwijl de diensten van een andere sleepboot had aanvaard.

700 F per uur.

## TARIEF V — WACHTTIJD

## TARIEF VI — SLEEPTROS

Wanneer de sleeptros van de dienst wordt gevorderd, is voor het gebruik daarvan een vergoeding verschuldigd, die gelijk is aan de helft van het vastgesteld sleepgeld voor het eerste uur, met een maximum van 1.700 F.

TARIEF VII — SUPPLEMENTEN OP DE TARIEVEN I, II, III, IV EN V  
A. Voor prestaties tussen 17.00 uur en 08.00 uur van de daaropvolgende dag, wordt per uur een supplement van 700 F aangerekend.

B. Voor prestaties verricht op zondagen en wettelijke feestdagen wordt bovendien nog een supplement van 1.000 F per uur aangerekend.

Art. 5. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 september 1977.

## JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN 1977-'78

Dit boek van 508 blz. — een werkelijk viertalig «Wie is Wie» van de Antwerpse economische- en havenactiviteiten — bevat onder andere de volledige nomenclatuur van de officiële diensten, van de beroepsgroeperingen en van het merendeel van de grote maritieme- en havenbedrijven. Het behelst bovendien een personenindex met verwijzing naar de diverse rubrieken, evenals talrijke andere nuttige gegevens van praktische aard.

Een bijgewerkte «Atlas van de Haven van Antwerpen», met, naast een groot algemeen plan, 24 uiterst gedetailleerde kaarten, een register van de bedrijven, een straatnamen register, een register van de kaainummers en een overzicht van de infrastructuur van de haven, vormt de bijlage ter vervollediging van dit werk.

Met zijn bijlage, is het jaarboek meer dan ooit een onontbeerlijk werkinstrument voor elkeen, die, beroepshalve, geregeld in contact treedt met de officiële instanties en het zakenleven van Antwerpen.

### BESTEL NU UW EXEMPLAAR

Verkrijgbaar ter drukkerij «Het Nieuwsblad van de Kust», tegen de prijs van F.530, BTW inbegrepen.  
Per post : België F.594; Buitenland BF. 642.

## LIKWIDEERT OOK DE PECHERIES A VAPEUR ?

Bij net ter perse gaan vernemen we dat onze grootste Belgische visserijrederij van weleer, beslist heeft het bijltje er bij neer te leggen en de nog twee uitbatende schepen, de O.82 «Mariner» en de O.82 «Surveyor» zou verkocht hebben, zodat deze binnenkort naar een andere rederij zouden overgaan. Na de likwidatie van de vismeelfabriek, Pescator, de ijsfabriek Froid Industriel, is het nu de rederij zelf, die eens de fierheid van onze Belgische visserij uitmaakte welke verdwijnt, zodat alleen nog de werkhuizen van die rederij en hun verzekering, die nog slechts een agentschap is, in leven blijven.

De huidige directeur van de Pêcheries à Vapeur, is na het Congolees avontuur, waar bijna alle schepen van rederijen naar het schijnt voor oud ijzer achtergebleven zijn, sedert enkele tijd de heer Louis Aspeslagh geworden.

En zo wordt de Belgische visserij zonder de minste visserijpolitiek langzaam afgetakeld.

## BRIEVENBUS MINISTERIELE BELANGSTELLING VOOR ZEEBRUGGE

Mijnheer de directeur,

In verschillende dagbladen van vorige week werd een mededeling verspreid als zou de minister Mathot van Openbare Werken een bezoek brengen aan Zeebrugge op verzoek van de Rederscentrale Oostkust. Dit bericht werd verspreid door een bediende van deze vereniging aldaar werkzaam. De beheerders van deze afdeling werden hieromtrent niet ingelicht en het is niet de minister noch zijn kabinettsattaché, de heer Gillis.

En het is zo, dat onze ministers of hun afgevaardigden ontvangen worden.

De ene weet daar niet van de andere.

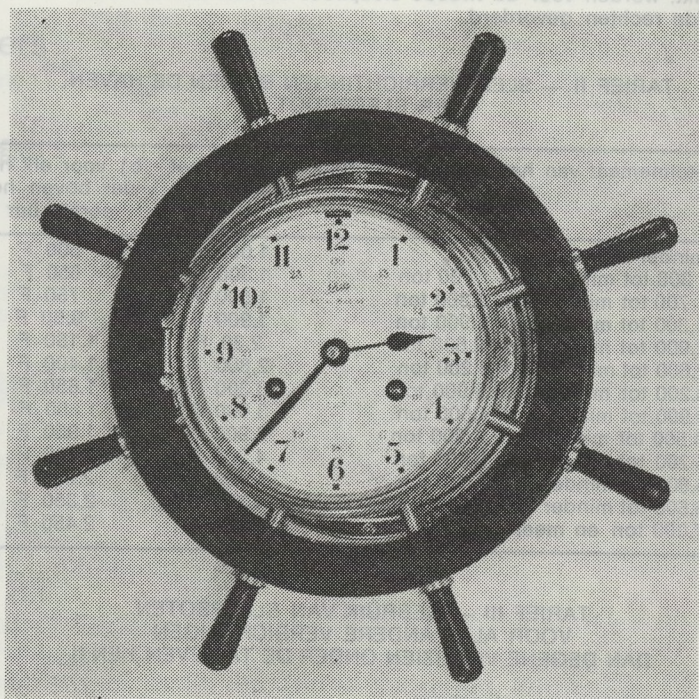
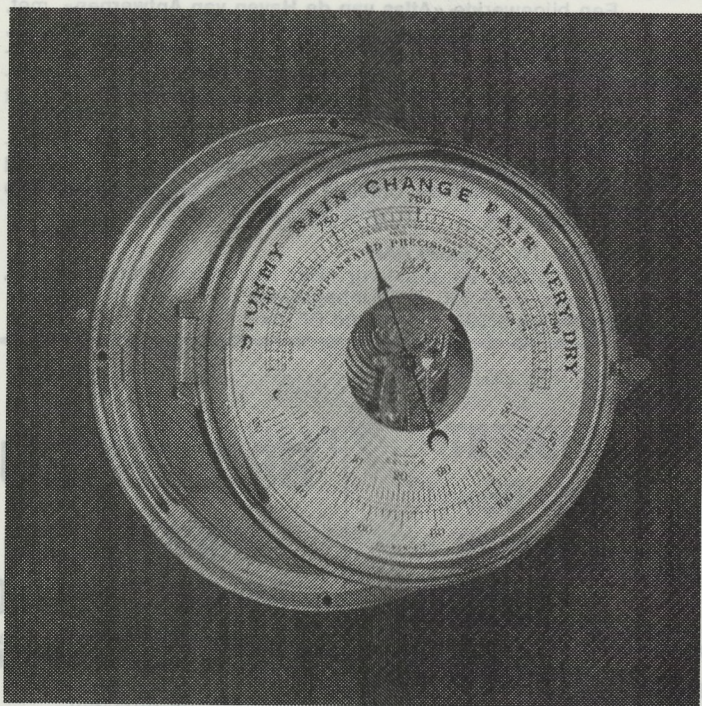
Hoe wilt ge dat wij dan iets bekommen ?

Of is het Mr Utterwulge die de visserij zal redden ?

# Voor prachtige

# Scheepsklokken Barometers en Thermometers

## aan zeer voordelige prijzen



# S. C. A. P.

**H. Baelskaai 27,**

**Tel. (059) 70.29.51**

**Oostende**

# STEEDS MEER WERKLOZEN BIJ DE SCHEEPSWERVEN

Men schrijft ons.

Mijnheer de directeur,

De visserijpolitiek van onze regering om zoveel mogelijk te slopen en het gebrek aan daadkracht om niet in te gaan tegen het eigenbelang van een kliekje die het in de Rederscentrale voor het zeggen heeft, leidt meer en meer tot een catastrofe. 50 à '75 miljoen zullen straks op de begroting van verkeerswezen uitgegeven zijn om maar schepen te slopen mits grote slooppremies die niet moeten vervangen worden. Sedert een jaar zijn er geen bestellingen meer voor nieuwbouw en ook voor de inbouw van nieuwe motoren, niettegenstaande de kustvisserij goed zijn brood verdient en de grote midden-slagvisserij ook thans prijzen kent, die hen toelaat de twee eindjes aan mekaar te knopen.

Maar van een visserijpolitiek om een slooppremie te geven, mits nieuwbouw, om de tussenkomst van de NMKN te verhogen en de interesten te verhogen, enz... geen sprake.

De visserijdienst slaapt zoals de lei(j)ders van de Rederscentrale. De ernstige gevolgen daarvan beginnen zich meer en meer te gevoelen.

Zo stellen we vast dat de scheepswerf Seghers, 60 werklieden naar het werklozenfonds mag sturen bij gebrek aan bestellingen. Bij SCAP werd de 50 man bezetting naar het schijnt herleid tot een 30-tal en bij de Industriële des Pêcheries is het er even slecht aan toe als bij de firma Seghers. Dat staat in de syndikale bladen van vorige week.

Voor geen enkel van hen zijn er bestellingen van nieuwbouw in het zicht en ook niet voor de aankoop van nieuwe motoren.

En wat schokkend mag genoemd worden is het feit dat, als er dan nog een zware herstelling is, zoals deze van de O.216, men middel vindt er een buitenlandse werf bij te betrekken, die door de verzekering van Mr Bauwens het werk toevertrouwd wordt, waar diezelfde mijnheer en zijn schoonzoon beheerder en voorzitter zijn van die verzekering, van een scheepswerf en van een rederij.

Was het dan zo moeilijk van het werk aan de goedkoopste Belgische werf toe te vertrouwen en geen vreemden er in te mengen ??

Heeft men uitgerekend wat dit aan werk voor een 10-tal werklieden gedurende minstens drie weken kon vertegenwoordigen en hoeveel de dop er nu zal voor te betalen hebben ?

En dit zijn dan de mensen, die bij de regering moeten aankloppen om steun voor hun bedrijf te vragen.

En waar blijven hier de syndikaten, die zoveel bluf verkopen ?

Mijnheer, we moeten daarin Hulp in Nood geluk wensen in het even zwaar geval als dat van de N.40. Hierin belooft de schade waarschijnlijk meer dan een miljoen frank, daar deze veel ernstiger schijnt te zijn, dan aanvankelijk gedacht werd. Is het waar dat die werken op een Belgische droogdok en in samenwerking tussen twee lokale werkhuizen wordt uitgevoerd

en dit voor minstens drie weken werk zal verschaffen aan werklieden van de streek ?

De tijden zijn er nu niet naar om nog meer werklozen te maken en vooral vreemden er in te mengen. want al onze werkhuizen van Oostende en Zeebrugge hebben het al niet breed, dat zij die er iets kunnen aan doen er vierkantig hun pollevijns moeten aan vagen.

Waar zijn de reders ter visserij om eens hun tanden te tonen ? 't Is ook hun belang.

Of wachten ze tot het kalf verdrinken is en de Belgische visserij tot de folklore behoort ?

Ook onze stadsbesturen van Brugge en Oostende zouden wel eens de hemdsmouwen mogen optrekken om te zien wat dient gedaan.

Of zijn zij alleen melkkoeien ?

V. D.

## ONS ANTWOORD

Het is een feit dat de werkhuizen en scheepswerven die visserij schepen bouwen en herstellingen uitvoeren, het hard te verduren hebben en dat we allen al het mogelijke moeten doen om kop boven water te houden.

Wij zijn er ten zeerste van bewust dat niets, maar niets gedaan wordt om de Belgische visserij er terug bovenop te helpen. Er is geen visserijplan.

Daarover hopen we het volgende week in een ander artikel te hebben.

De toestand laat ons toe te zeggen dat zij ernstig is, maar niet hopeloos.

Wat de toestand van de werkhuizen en scheepswerven betreft, is het inderdaad niet aangewezen, dat een verzekeringsmaatschappij, die zich ook nog een onderlinge (?) noemt, vreemde werven betreft om een werk van meer dan twee miljoen aan deze toe te vertrouwen op een ogenblik, dat dit best hier in België (Zeebrugge, Oostkamp of Oostende) kon geschieden.

Als het er op aan komt tijd te winnen of goedkoper te werken, dan zouden de leiders van die verzekering die tezelvertijd ook beheerders zijn van een scheepsbouw-werkhuis, niet mogen vergeten dat de premies voor verzekering niet door vreemden maar door Oostendenaars, Nieuwpoortenaars en Zeebruggenaars worden betaald en dat het dus normaal zou zijn dat herstellwerken aan lokale of Belgische herstellers worden toevertrouwd.

Alhoewel we door onze functie misschien door sommigen zullen verweten worden, dat we dit als concurrent zeggen, kunnen we met fierheid toch melden dat alle reparaties door Hulp in Nood steeds aan Belgische herstellers te Zeebrugge of Oostende worden toevertrouwd.

Dat het grootste gedeelte naar SCAP gaat, is begrijpelijk vermits de leden van Hulp in Nood, reder en aandeelhouder zijn in de zustercoöperatieve SCAP en hun belangen die van alle leden reders zijn.

Het werk van de N.40 werd toevertrouwd aan de werf Bellard-Murdoch in samenwerking met SCAP, dus de lokale arbeid dienend.

En ook wordt bij tekort aan manschap beroep gedaan op het volk van andere werkhuizen ter plaatse. Zo moet het in aller belang. Er werd geen aanbesteding uitgeschreven en er wordt in regie gewerkt omdat men hier voor het onbekende stond. Was de schroefas kapot of niet. Welke platen dienden vernieuwd ? Moest de motor er al of niet uit, enz... Dat waren de vele vraagtekens welke zich maar eens zouden laten kennen tijdens het uitvoeren der werken.

Want had ook de motor er niet onder te lijden gehad ?

Zodoende is het een kwestie van vertrouwen, van tijd en van controle.

De belangen van de verzekering en de reder, waren niet de goedkoopste prijs, maar het werk degelijk te zien uitvoeren om maanden later geen nieuwe schaden, gevolg van het eerste te ontdekken en veel kostelijker te moeten hermenen.

De belangen van de reder waren ook deze werken hier te zien uitvoeren.

Dit is na gezamenlijk gesprek tussen eigenaars, herstellers en verzekering, het meest gezonde gebelken.

In het geval van de O.216 werd het werk inderdaad toevertrouwd aan een Hollandse werf, die ongeveer 200 duizend frank goedkoper was op meer dan twee miljoen dan de Industriële des Pêcheries en het werk beweert in 13 dagen te kunnen afwerken, waar dit 19 vergt elders.

De ondervinding heeft echter al lang bewezen, dat dit allemaal theorie is en dat er meerdere dagen zullen nodig zijn, welke boeten men ook beweert te zullen toepassen, daar steeds bijkomende werken achteraf ontdekt worden, die een verhoging van prijs en verhoging van werkduur met zich kunnen brengen.

Zal men in tijden van nood, zoals we die nu doormaken, eindelijk begrijpen, dat alleen samenwerking het mogelijk maakt kop boven water te houden ?

Of zal men, omdat men zelf verkwijnt, anderen willen meesleuren. Wij hopen, Mijnheer, dat u dit ook eens in uw gazet zult zetten om onze visserij te kelderen ?

Dit is het wat wij vrezen, maar niet zien gebeuren, zo van hogerhand genoeg begrip getoond wordt om de honderden miljoenen jaarlijks op de begroting voor de visserij uitgetrokken, nuttig voor de visserij te zien gebruiken.

We komen hierop terug.

P. Vandenberghe.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## NIEUW INTERNAAT IN DE ZEEVAARTSCHOOL TE OOSTENDE

Het is op vrijdag 16 september dat te 16 uur aan de Slijkensteenweg (de Smet de Naeyerbrug) de plechtige inhuldiging plaats heeft van het nieuwe internaatgebouw voor kandidaat dekkofficieren.

Lange tijd werd er gesproken van het afschaffen van de Zeevaartschool van Oostende.

Met de inhuldiging van dit internaat neemt dit sprookje een einde en gaat die school waarschijnlijk een nieuw tijdperk tegemoet.

## HET OESTERSEIZOEN BEGINT

Donderdag 8 september, vangt het Hollands oesterseizoen aan.

Vanaf deze datum kan men reeds mandjes van 50 of 100 stuks ontvangen, bestellen bij onze viswinkeliers of in Holland bij de befaamde oester- en mosselkweker Jan Prins te Yerseke.

De mosselen zijn dit jaar fantastisch lekker.

Hopen we dat ook de oesters het zullen zijn.

## NIEUW WEST-DUIJS PATROUILLE- VAARTUIG VOOR DE VISSERIJ

In het AFZ-nummer Hamburg lezen we dat West-Duitsland eerlang een nieuw beschermingsvaartuig voor de visserij in de vaart zal brengen. Het gaat hier om de nieuwe versie van de «Meerkatze» die nog maar pas uit de vaart genomen werd. Het nieuwe vaartuig dat dezelfde naam kreeg, is echter beduidend groter met zijn 1630 Brt en zal uitgerust worden met een motor van 2800 Pk en een snelheid kunnen ontwikkelen van 15 knopen. Het vaartuig zal zowat 420 miljoen B. fr kosten !

In België zal men naar het schijnt, afgedankte mine-sweepers van de Zeemacht gebruiken. We komen hierop terug.

## 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.

# "Ik geloof onvoorwaardelijk in herstel van de visserij"

Dit zijn de woorden welke de Hollandse directeur van de IJmuider vissershaven J. Oorebeek aan een redacteur van de IJmuider Courant besloot, toen deze hem in de burelen van de vissershaven een bezoek bracht.

De heer Oorebeek is reeds elf jaar directeur van de IJmuider Vissershaven en het is elkeen bekend dat de Hollandse visserij en in het bijzonder de IJmuider vissershaven in enkele jaren meer dan de helft van zijn bedrijvigheid ingeboet heeft.

Hetzelfde verschijnsel doet zich ten andere voor in België, waar de voornaamste bedrijvigheid zich thans voordoet te Zeebrugge voor wat de visserij betreft, waar Oostende over een uitstekende vissershaven beschikt, maar de helft van zijn opvangkracht verloren heeft.

Alle grote rederijen op een paar na, zijn er verdwenen.

Het grootste deel bestaat nog in de aanvoer van ronde vis en voor wat de fijne vis betreft, zijn de handelaars meestal op Zeebrugge aangewezen.

Gelukkig dat het grootste gedeelte van de Nieuwpoortse vloot de Oostendse haven nog aandoet.

De malaise kan opgelost en daarover zullen we het hebben in een ander artikel.

We laten hierna eens de zeer bevoegde directeur van de vissershaven van IJmuiden aan het woord, die vandaag 1 september reeds 40 jaar een rijksambtenaar is en elf jaar directeur van het Staatsvisserijbedrijf.

We maken van deze gelegenheid gebruik om hem geluk te wensen bij dit 40-jarig jubileum.

## HOE HIJ HET ZIET

Aan de redacteur van de IJmuider Courant zei de heer Oorebeek o.m. :

«Dat de visserij aan sterke veranderingen onderhevig zou zijn, was in 1966 al wel te voorzien. Dat het zich allemaal zo snel zou voltrekken niet. Er voer toen al een enkele vriestrawler. Voor zover de haring niet stevig gepekeld in de vaten zat, moest ze snel worden afgezet. De vissers waren overgeleverd aan de daghandel. Als ingevoren stapelprodukt deden de voorleden zich duidelijk gelden. Wat natuurlijk ook enorm heeft bijgedragen tot het aan boord invriezen was de bestrijding van de haringworm. Bij de keus tussen of zwaar pekelen of invriezen op 25 graden onder nul, kreeg de vriesmethode de voorkeur. Dat is snel gegaan.

In de grote visserij was in het buitenland de verwerking aan boord al bekend. De haringvisserij verdraagt zich echter niet met een fabriekschip. Nederland heeft zich eigenlijk nooit bezig gehouden met industrievisserij. Het heeft zich altijd duidelijk gericht op de menselijke consumptie. De Denen en Noeren waren en zijn typische industrievisserij. Toch misschien wel goed om daar onder de huidige omstandigheden eens even bij stil te staan. Er is namelijk al zo veel over overbevissing gezegd en geschreven. D bevissing gezegd en geschreven. De Nederlanders zijn daarbij zeker niet de boosdoeners al is het natuurlijk wel zaak dat met de mo-

derne vangstmethode er structureel veel is veranderd. Het is zaak om rationeel te blijven vissen. De haring is een vis die zich snel herstelt. We zitten in een moeilijke periode maar ik zie er nog wel degelijk toekomst in».

## HANDEL

De bedrijven op het grondgebied van het Staatsvisserijbedrijf waren ooit allemaal direct of indirect afgestemd op de visserij. Daar is de laatste jaren verandering in gekomen. Heeft dat iets te maken met een «achteruitgang» van IJmuiden als vissershaven?

Johannes Oorebeek steekt opnieuw de brand in zijn pijp die was gedooft. Zit duidelijk ontspannen op zijn praatstoel.

Opmerkelijke betrokken bij het onderwerp van het gesprek. «Daar is geen sprake van..... Ik wil zeggen van enige achteruitgang. Natuurlijk is de aanvoer van ingevoren vis van invloed geweest op de aanvoer van verse vis die op de afslag terecht komt. Maar alle beschikbare ruimte is de hallen wordt nog regelmatig gebruikt. IJmuiden heeft altijd een pré gehad bij de vissers. Het ligt gunstig ten opzichte van de visgronden. Je kunt er onder alle weersomstandigheden binnenlopen. We beschikken over een ruime visval en de koopkrachtige handel is hier gevestigd.

Zonder ook maar één kwaad woord te zeggen van zijn collega's is het natuurlijk wel eens zuur voor ons geweest dat afslagen als Goedereede, Lauwersoog en Den Helder zich gingen toe leggen op platvis. Vergeleken in opbrengst is dat een aantrekkelijke zaak. Als ze daar 200 kisten tong neerzetten moeten wij om dezelfde omzet te bereiken 2000 kisten koolvis verwerken. Nu er door de quotering de klad in de tong komt hebben wij daar natuurlijk relatief minder last van».

Over de bestemming van het grondgebied van het bedrijf weet de nu 60-jarige directeur Oorebeek te vertellen :

«We hebben altijd het principe gehuldigd dat de grond er in de eerste plaats is voor de visserij en de vishandel. Op de derde plaats voor toeleveringsbedrijven en overige zaken. Er is nooit een bepaalde branche uitgesloten».

«Zeker ! Ik vind het jammer dat er de laatste tijd in tal van publikaties negatief wordt geschreven over de visserij. Door de eeuwen heen zijn er vaak moeilijkheden geweest in deze bedrijfstak. Die zitten er als het ware ingebouwd. Ze zijn altijd overwonnen. We blijven ondanks alles de grootste vishaanverhaver van Nederland. Of die vis nu wel of niet aan de afslag komt. Het is altijd nog een bedrijf waar keihard wordt gewerkt. Er is vaak weinig luxe aan boord. Ik ben er trots op dat ik me daar dichtbij betrokken voel».

Heden donderdag wordt directeur J. Oorebeek het middelpunt van een feestelijke gebeurtenis. De viering van zijn 40-jarige dienstverband bij het Rijk. De laatste elf jaar was dat op een centrale post in de visserijwereld. Diezelfde wereld zal zonder twijfel laten weten hoe ontzettend blij ze is dat Johannes Oorebeek er was om de be-

drijfstak, die het in die tijd vaak hard te verduren kreeg, naar rustiger water te manoeuvreren».

Totdaar dit kort gesprek omtrent de zienswijze van een bekwaam ambtenaar, die weliswaar het vraagstuk op internationaal vlak, met aanpakke, maar het alleen bekeek op vlak van aanvoer in de voornaamste vissershaven van Holland.

We kunnen er echter één belangrijk idee uit vasthouden en dat is, dat de heer Oorebeek, blijft gelo-

ven in het herstel van de visserij.

Wij ook zijn van oordeel, maar dan met dien verstande dat er ten onzent een werkelijke visserijpolitiek gevoerd worde en dat er buiten een commissie van wijzen, op mager vlak een bekwaam ambtenaar zich volledig bezig houdt met de visserijangelegenheden op nationaal vlak en ten opzichte van onze internationale visserijrechten en plichten.

P. Vandenberghe

## Russische diepvriestreller in Frankrijk opgebracht

Een Russische diepvriestreller werd rond midden augustus naar de Franse haven Douarnenez opgebracht. Het vaartuig, de «Vasily Reviakin» werd ter hoogte van Ouessant vissende bevonden, niettegenstaande het niet vermeld staat op de lijst van toegelaten Russische vaartuigen die in de E.E.G.-200 mijlszone mogen vissen. Het schip meet 102 m. lang en heeft een bemanning van 85 man, samen met het personeel voor de bewerking en verwerking van de vis.

Het opbrengen van de Russische diepvriestreller verwekte heel wat belangstelling en opschudding en er werden heel wat gissingen gemaakt, vooral door het feit dat het Russisch vaartuig reeds 's anderendaags vrij gegeven werd. Inderdaad bleek het toen dat er van Russische zijde een verzoek te Brussel toegekomen was om een vaartuig van de lijst der vergunninghebbenden af te voeren en te vervangen door de «Vasily Reviakin». Aldus herleidde zich het opbrengen van deze diepvriestreller tot een storm in een glas water. Wel werd aan de kapitein van het vaartuig een verzuim afgeleverd voor verzuim van het bijhebben van de vergunning.

In bepaalde Franse kringen trekt men, na het spoedig vrijlaten van de Russische diepvriestreller, een vergelijking met het zeer hard optreden van dezelfde marine tegen de Spaanse vissers die onverbiddelijk opgebracht worden wanneer ze zonder vergunning in de Golf van Biscaye binnen de 200 mijlszone vissen in een gebied dat van oudsher traditioneel door hen bevestigd werd. Talrijk zijn reeds de Spaanse vissersvaartuigen die naar Lorient

opgebracht werden en in beslag genomen. Men laat hierin duidelijk uitschijnen dat het optreden tegenlankmoediger en voorzichtiger is over de machtige Rus heel wat dan tegenover een kleiner of minder sterk land.

Herinneren we ons in dit verband dat op 27 juni laatstleden de visrechten van de Sovjet-Unie in de economische E.E.G. 200 mijlszone opnieuw vastgelegd werden voor een periode van 3 maanden, hetzij van 1 juli tot 30 september. Het is duidelijk dat het hier om een overgangsregeling gaat en dat, vóór het verstrijken van deze vervalddag, nieuwe besprekingen zullen plaats hebben met betrekking tot het Russische standpunt in de Witte Zee en de Barentzee. Deze nota belangt vooral Frankrijk, Groot-Brittannië en in mindere mate West-Duitsland. Rusland wenst hier inderdaad belangrijke beperkingen aan deze partnerlanden van de E.E.G. op te leggen, of... minstens als pasmunt uit te spelen vóór uitgebreider rechten in de Noordzee en in E.E.G. economische zone.

Al met al, kunnen we nu reeds vooruitzien dat we nog niet vrij zullen geraken van de Russische kolos.

Wat kenschetsend is is het feit dat het de Russen een bepaald aantal schepen toegelaten wordt en wanneer er ene wegvallt zij de toelating bekomen deze te vervangen door een andere treiler.

Dit kunnen we niet zeggen van de Belgische treilers op IJsland, waar de overeenkomst 12 treilers gold, maar deze niet door andere mogen vervangen worden, zo er één wegvallt.

Arme Belgische onderhandelaars!

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Te grote makreelevangsten veroorzaken problemen

In een poging om een te grote aanvoer van makreel te vermijden en deze aanvoer meer te verspreiden, hebben de Schotse makreelevissers zelf een kwotaregeling ingevoerd van maximum 5.000 kg per bemanningslid. Inderdaad landde verleden week dinsdag, na 24 uur in zee geweest te zijn, één enkele seiner over de 120 duizend kg en het totaal in een bepaalde haven was die dag 2.000 ton. De vismeel fabrieken konden deze dagelijkse massas niet aan en het werd hen zelfs gezegd, dat het niet verstandig zou zijn, vóór een bepaalde dag, nog makreel aan te voeren!

We herinneren ons, dat verleden jaar de makreel niet meer kon gestockeerd worden in de vismeelfabrieken en deze dagenlang in een haastig aaneengesloten bak op de kade stond te..... stinken, zodanig dat de kadebewoners geen venster meer konden open zetten van de stank en ook de toeristen er weg bleven.

Wij zelf vragen ons daarbij af of de makreel dezelfde weg opgaat van de haring. Ook nu horen we vanwege belanghebbenden, dat er voldoende makreel aanwezig is om onbelemmerd te kunnen vissen. Ditzelfde refrein hebben we echter in de tijd ook gehoord wat de haring betreft, zodat wij zelf hier niet meer wensen in te trappen. Van die 2.000 ton makreel die in een bepaalde haven in de aanvoer gezet werd, was ongeveer 330 ton bestemd voor consumptie, omdat bij de eerste aanvoeren de vraag voor menselijk verbruik het hoogst is. Wel dra zal alles voor de vismeelfabrieken bestemd zijn, zodat het hier werkelijk om een industriële visserij gaat.

Toch een kwotering op de makreelevangsten? Volgens de besprekingen die de

## DE BTW-KONTROLE BIJZONDER AKTIEF IN DE OOSTENDSE VISMIJN

Deze week en dan in het bijzonder op maandag was de BTW-ambtenarij bijzonder actief in de Oostendse vismijn. Verscheidene kopers werden verzocht uitleg te geven over vis die zij vervoerden en waar het vaststond dat in bepaalde gevallen deze vis aan de officiële markt onttrokken werd, werd nota genomen van de naam, de hoeveelheid en de soort vis. Het wordt dus altijd maar moeilijker om een visje aan de markt te onttrekken en de stadstoezichters worden hier dus een handje toegestoken door de BTW-ambtenaren.

ambtenaren van het Brits ministerie van voeding en visserij hielden met vertegenwoordigers van het producentenschap, zou men toch naar een kwotaregeling in de makreel gaan. Voor de winterperiode op makreel langs de zuid-westkust van Engeland ter hoogte van Cornwall, is dit wel van belang.

Men spreekt van een totaal kwotum van 250 duizend ton! Hierin zou het aandeel voor Groot-Britannië 106 duizend ton bedragen en het verschil zou gereserveerd worden voor de buitenlanders die ofwel tot de lidstaten van de E.E.G. behoren, ofwel uit Derde Landen die over een vergunning beschikken. Van deze 106 duizend ton moet echter het contingent dat de Schotten nu bezig zijn met weg te vangen, afgetrokken worden, zodat men rekent op een nog goede 85 duizend ton voor de visserij voor Cornwall in de naherfst als de makreel zich ter hoogte van Devon concentreert. De ministeriële ambtenaars wensen echter, dat de toewijzing voor de vismeelfabrieken gevoelig vermindert. Hiertoe bestaat nu een grote mogelijkheid gezien de bond van haringkopers, gezien het vangstverbod op de haring, reeds hebben laten weten, dat ze bereid zouden gevonden worden een grote 80 duizend ton makreel voor consumptiedoeleinden op te kopen. Verleden jaar brachten zij het echter slechts tot 7 duizend ton. De kans zit er nu in ieder geval wel in dat deze hoeveelheid inderdaad heel wat opgedreven wordt. Als de makreel echter in te grote hoeveelheden aangevoerd wordt, en niet gespreid, zal deze vis toch naar de fabrieken moeten verwezen worden, omdat de opvangcapaciteit van de verwerkingsindustrie niet zo hoog ligt en ook hun stockagemogelijkheden in koelkamers beperkt is.

De visserij zou er dan ook inderdaad belang bij hebben de aanvoer vrijwillig te spreiden. De prijzen zullen hierdoor op peil kunnen gehouden worden en de rederijen zouden er heel wat meer aan verdienen met minder kosten en door een beperkter uitvaren. Zoals men echter uit ondervinding weet, zijn vrijwillig aangegane verbintenissen in de visserij nooit een lang leven beschoren, omdat er altijd wel enkelingen hieraan trachten te ontsnappen met het gevolg dat de anderen dan ook beginnen buiten het reglement te varen.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

# KORTE BERICHTEN

## Rusland

### RUSSISCH GEBREK AAN LOGIKA

In Rusland gebeurt veel, zo niet alles in vijfjarenplannen. Dit is ook het geval voor de visserij. Voor een goed voorkomen moet in een vijfjarenplan, ieder volgend jaar, beter zijn dan het vorige. Om nu het gestelde in het vijfjarenplan van de visserij te kunnen verwezenlijken heeft de Russische minister van visserij, de heer Alexander Ishkov reeds laten weten dat de inspanningen van de Sovjetvloot zullen dienen verhoogd te worden, ongeacht het feit van overbevising, beperkingen en beschermingsmaatregelen. De minister heeft dan ook reeds laten weten dat het vangstvermogen en de efficiëntie van de vloot zal dienen verhoogd te worden, dat er aan visserij op grote schaal zal moeten gedaan worden buiten de 200 mijlszones en op grote diepten en in de eigen economische zone de visserij uitgebreid moet worden! Dit alles om de hand aan een vijfjarenplan te kunnen houden, zonder rekening te willen houden met de mogelijkheden en wenselijkheden.

Volgens zelfde minister hebben de eerste zes maand van 1977 een groter totaalopbrengst opgeleverd dan het voorgaand jaar. Voor 1980 wenst men het verbruik van vis in de Sovjet-Unie tot 21 kg. per hoofd te doen opvoeren. Hierdoor zal de productie ten overstaan van 1977 nog met 30% dienen verhoogd te worden!

We vragen ons werkelijk af waar het begrip in Rusland gebleven is voor de moeilijke toestand van de visserij in het algemeen en of een vijfjarenplan er nu persé moet zijn ten dienste van diegenen die dit plan ontwerpen en om hun ijdelheid te strelen bij de eventuele verwezenlijking hiervan, ofwel of dergelijke plannen moeten gegrond zijn op de economische en biologische mogelijkheden vooral wat de visserij betreft. We menen hierin een totaal gebrek aan logika te moeten ontdekken.

## Spanje

### SPAANSE SCHIPPER MISREKENDE ZICH EN REDER BETAALT HET GELAG

Een Spaanse schipper dacht dat hij zich in Ierse wateren bevond en bekommerde zich dan ook niet om een naderend Brits patrouillevaartuig.

Hij had echter geen rekening gehouden met de aslijn tussen Ierland en Groot-Britannië, zodanig dat hij wel op minder dan 200 mijl uit de Ierse kust was, maar toch aan de Britse kant van de aslijn tussen beide kusten. Hij werd door het Brits patrouilleschip, de fregat «H.M.S. Aurora» opgebracht en werd door de rechter beboet voor 380 duizend, 95 duizend B. Fr. en 11 duizend B. Fr. respectievelijk als boete, waarde van vistuig en kosten.

Het Spaans vaartuig was de «Vilarino» en de schipper Angel Rodriguez. De schipper had gemeend te slim te zijn door op een door Ierse beschermingsschepen onbevaakte plaats in de Ierse wateren te vissen, maar liep tegen een Britse lamp.

### SPAANSE VISSERSVAARTUIGEN OPGEBRACHT DOOR IERLAND

Op dinsdag 23 aug. werden door visserij-inspectievaartuigen van de Ierse marine twee Spaanse vaartuigen opgebracht die in de Ierse (E.E.G.)-wateren hebben gevist. Het aanhouden en opbrengen gebeurde aan de zuidkust van Ierland en de vaartuigen zijn opgebracht naar de havens Cobn en Castletownbere. Spanje behoort inderdaad niet tot de E.E.G. en de Spaanse vissers moeten dus buiten de 200 mijlszone blijven. Zoals Ierland de overtredingen opvat, zal bij bevestiging van het frauduleus vissen zeker zware boeten vallen.

**TOM SLEIGHT (F.S.) LIMITED**  
FISH DOCK ROAD,  
GRIMSBY

HOOFDAGENTEN EN VISAFSLAGERS  
GRIMSBY 57543

Na kantooruren:  
813087 — 50329 — 813683

(8038V)

# Plaats te kort in Lorient om opgebrachte Spanjaarden te meren!

## DE TOESTAND VAN DE SPAANSE VISSERS

Reeds meer dan 35 Spanjaarden werden in de Golf van Gascogne door Franse patrouillevaartuigen opgebracht wegens overtreding van de 200 mijlszone. Spanje behoort inderdaad niet tot de E.E.G. en er werden slechts een beperkt aantal vergunningen aan dit land uitgereikt. Zoals men de Spanjaarden kent, vagen velen aan internationale wetgeving hun laarzen en niet-tegenstaande de vroegere verwittigingen, gingen heel wat Spanjaarden door om, zonder vergunning te vissen op hun weliswaar traditionele maar nu toch verboden visserijgronden. Er zijn nu reeds een veertigtal Spanjaarden opgebracht waarvan een groot dozijn te Lorient, zodanig dat men geen plaats genoeg had langs de hiervoor uitgestoken kaai en de vaartuigen nu langs de kolenkaai heeft moeten meren. Een twintigtal andere vaartuigen werden opgebracht in het gebied van La Palice, verder een paar in Douarnenez en in St.-Lazaire en één in Brest. Te Lorient spreekt men nu reeds van de Spanjaardkaai". In Spanje is men natuurlijk ver van opgezet met de Franse reactie op het schenden van de 200 mijlszone. Men vergeet daar echter, dat Frankrijk onder de reglementen van de E.E.G. valt en niet zo maar op eigen hand toelatingen mag verlenen aan Derde Landen om in de Franse wateren te komen vissen.

Een vroeger reactie van Spanje op het Franse optreden was het sluiten van de Spaanse grens voor invoer van Franse krabben en schaaldieren, hetgeen natuurlijk de Franse markt heeft ontredderd.

## TOEGEPASTE BOETEN

Verscheidene opgebrachte Spanjaarden werden onlangs door een Franse rechtbank veroordeeld tot een boete van iets meer dan 100 duizend B.fr. met daarbij het aanslaan van de netkuilen en het in beslag nemen van de vis. Een recidivist die voor de tweede maal voorkwam, kreeg een boete van 250 duizend B.fr. Deze straffen zijn toch lichter dan deze die vroeger uitgesproken werden. Daarentegen echter vergenoegde de rechtbank zich niet meer met een waarborg maar moest onmiddellijk een som geld vstgelegd worden van minstens 25 duizend Fr.fr. hetzij 183 duizend B.fr. Dit had voor effect dat heel wat vaartuigen moesten blijven liggen omdat men natuurlijk gemakkelijker een bankwaarborg kan overmaken dan het geld zelf. De Spaanse vissers hebben trouwens geprotesteerd tegen deze maatregel omdat zij met vissen hun brood moeten verdienen en niet met ergens aan een kaai te blijven liggen. Anderzijds kan een rederij wel solvabel zijn, maar niet altijd onmiddellijk speciën vrijmaken, zodat de Franse maatregel voor verscheidene rederijen wel inopportunity aankomt.

## WAT DE SPANJAARDEN VERKLAREN

Volgens de Spaanse vissers waren zij niet op de hoogte van een verbod om in de Franse wateren te vissen. In ieder geval noemen zij het een grote onrechtvaardigheid, gezien zij reeds gedurende eeuwen deze plaatselijke visserij beoefenen. Indien zij uit deze gebieden ge-

weerd worden, dan betekent dit de economische dood voor hen en de armoede. Een grondig ingesteld onderzoek deed werkelijk aan het licht komen, dat deze vissers door geen enkel instantie op de hoogte gesteld werden dat ze over een vergunning dienden te beschikken om in de Franse wateren te vissen. Anderzijds gaat het hier over Baskische vissers, die zo wat altijd aan eigen lot overgelaten werden, en zich zelfs nauw verwant gevoelden met de Franse vissers die dezelfde wateren bevisten. Hun konklusie is in elk geval, dat de haven „Pasajes", waar de overgrote meerderheid gevestigd is, ten dode is opgeschreven, zo hun dit gebied geweigerd wordt.

## DE VERGUNNINGEN

Door Frankrijk werden bij de commissie te Brussel in het begin van het jaar, voetstappen aangewend om een zeker aantal Spaanse vissersvaartuigen de toelating te verlenen hun traditionele visgebieden in de Golf te bevissen. Dit resulteert in een voorlopige toelating voor een aantal Spaanse vaartuigen, zijnde 34 in de zone VII ten Noorden van de 48e breedtegraad en 93 vaartui-

gen in de zone VIII tussen de 48e en de 43e breedtegraad.

Als uiteindelijke reactie zegden deze Basken nog dat, zo zij hier niet meer mogen komen vissen, de Fransen dan hun eigen vis niet meer moeten naar Spanje uitvoeren om daar de visprijs te doen dln.

Ondervraagd naar hun organisaties, blijkt het dat er in Spanje praktisch geen producentenorganisaties, noch syndikaten bestaan en dat vooral de vissers volledig aan hun lot overgelaten zijn. De reders en de schipper komen er nog gezien de zeer hoge lonen aan de vissers uitgekeerd, zowat 10 duizend B.fr. per maand, voor reizen van 10 tot 15 dagen met amper een drietal dagen tussen twee reizen in. Voor hen zelfs geen verlofperiodes. Het is dus begrijpelijk dat het vooral voor de vissers een misrie wordt wanneer zij niet meer op hun traditionele visserijgronden mogen komen. Daarom ook riskeren de meesten toch terug te komen op de nu verboden visserij. Daarbij komt nog dat zelfs het vergunningsstelsel slechts voorlopig is en niemand kan voorzien of de toelatingen verleend aan de 127 gegadigden wel van blijvende aard zullen zijn.

## TE KOOP

Een VISSERSVAARTUIG in 1958 gebouwd op de gekende scheepswerf Deweert, hebbende een bruto ton van 74,57 en voorzien van een Caterpillar van 370 PK. in gebruik genomen in november 1973.

Voor voorwaarden zich wenden bureel blad nr 4705N.

(4705N-8036V)

## BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS	250 fr.	ZUIDWESTER (lange kap)	190 fr.
LAARS gevoerd met wol	385 fr.	OLIEHEMD zonder kap	640 fr.
DIJLAARS	700 fr.	met kap	760 fr.
HEUPLAARS	895 fr.	OLIESCHORT	325 fr.
OVERALL blauw goed maat 50 tot 56	570 fr.	OLIEBROEK met bretels	420 fr.
maat 58	645 fr.	GUTTERS	70 fr.
BROEK blauw goed	305 fr.	AIRCOAT BROEKEN	465 fr.
VEST blauw goed maat 48 tot 56	320 fr.	broeken met bretel	
maat 58	335 fr.	maat 42 56	700 fr.
BROEK met borststuk maat 48 tot 56	365 fr.	58 60	785 fr.
maat 58	420 fr.	JUMPERS aircoat	455 fr.
JUMPERS blauw goed			
small en medium	310 fr.		
large	315 fr.		
extra-large	325 fr.		

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop". Kaai 13, Nieuwpoort. tel (058) 23 54.08

# KORTE BERICHTEN

## Engeland

### MOEILIKHEDEN IN BRITSE HARINGINDUSTRIE

Te Aberdeen en Fraserburgh heerst er ongerustheid in verband met het teveel aan werkkrachten in de haringverwerkende bedrijven. Een bepaald bedrijf in Fraserburgh, waar ongeveer 500 personen te werk gesteld zijn, heeft regeringsubsidie gevraagd voor tijdelijke tewerkstelling van het personeel. Het bedrijf heeft inderdaad met immer groter maandverliezen af te rekenen. Er moet regeringshulp komen binnen de 90 dagen, zoniet moeten veel werknemers de straat op.

### AANVOER IN WAARDE TE PETERHEAD BIJNA VERDUBBELD OVER DE MAAND JULI

Over de maand juli 1977 is de aanvoer in waarde te Peterhead verdubbeld ten overstaan van de dezelfde maand het vorig jaar, nl. van 89 miljoen B.fr. naar iets over de 150 miljoen B.fr. Over de eerste 7 maanden van het jaar overschreed de aanvoerwaarde hiermede het miljard, waardoor Peterhead praktisch gelijk komt met Aberdeen. Ook de haveninkomsten verhoogden gevoelig en bedroegen voor de maand juli alleen reeds meer dan 4 miljoen B.fr. Voor de vijf eerste maanden van het jaar bedroegen die inkomsten 20,5 miljoen B.fr. In totaal mag men verwachten dat deze de 50 miljoen B.fr. zullen benaderen over het ganse jaar 1977, iets wat onze ontvangers van de vismijnen beslist zal doen watertanden.

### EEN STAKING VAN DE IJSFABRIEKEN VEROORZAAKTE MOEILIKHEDEN IN GRIMSBY

De staking die op 18 augustus in de ijsfabrieken van Grimsby plaats greep had zeer nare gevolgen voor de visserij. De vaartuigen moesten hun vertrek uitstellen, terwijl anderzijds de handel niet kon veranderen wegens gebrek aan ijs. De werknemers vroegen 320 fr. per week meer, maar de werkgevers konden niet toegeven, omdat de behoudingswet, dergelijke verhoging niet toeliet. Op een ogenblik dat men

meende dat de stakers hun positie nog zouden verharderen, kwam een overeenkomst op basis van de wet die een bepaald maximumopslag verbiedt. Het was voor de visserij, de handelaars en verzenders een ware opluchting.

### DE BRITSE KUST- EN MIDDENSLAG- VISSERIJ VERENIGT ZICH TEGEN DE DIEPZEEVISSERIJ- SCHEPEN

Menende getroffen te zullen worden door het inzicht van veel diepzeevissers hun visserijbedrijvigheid over te schakelen naar gebieden waar de middenslagvisserij en de kustvisserij hun activiteiten ontplooiën, hebben deze laatste, onder meer te Aberdeen, zich reeds verenigd in een eigen visafslag- en verkoopdienst, tot zelfs in een eigen bevoorradingsdienst voor leveringen aan boord. Aldus wensen zij onafhankelijk te zullen kunnen staan van de grote rederijen. Deze nieuwe organisatie zal starten vanaf 1 oktober e.k. en groepeerd reeds 14 van de best varende seiners en andere treilers uit Aberdeen. Hierbij hebben zich nog 8 treilers gevoegd die Aberdeen niet als thuishaven hebben maar voor het grootste deel van het jaar in Aberdeen komen verkopen. Intussen hebben deze vaartuigen die privaat eigenaars hebben, zich afgescheiden van de Schotse Verenigde Visserijorganisatie. Verscheidene diepzeevissers maken zich inderdaad reeds klaar en hebben aanpassingswerken laten uitvoeren, om onder meer in september op de kusten van Cornwall, de makreelvangst te gaan beoefenen, des te meer daar er van een mogelijke terugkeer naar de IJslandse wateren altijd minder hoopgevend nieuws komt. De middenslag- en kustvisserij meent het dus nodig zich tegen deze concurrentie te moeten verdedigen door onder meer eigen organisaties op te richten om in de vroegere niet overspoeld te worden door de nieuw aangekomenen. Of dit zijn nut zal hebben, is wat anders, al moeten we bekennen dat de kleinen en middenslag in de Belgische Rederscentrale ook niets te zeggen hebben en hun belangen van geen tel zijn.

### BRITSE CHANTAGE OP TOETREDING SPANJE TOT E.E.G. ? Eerst nieuwe visserij- reglementatie

Van de aanvraag van Spanje tot toetreding in de E.E.G., wensen sommige Britse parlementsleden van hoofdzakelijk visserijdriktiken dat

de Britse minister van Landbouw en Visserij een veto stelt zolang de andere partnerleden niet bereid zouden gevonden worden een nieuwe en voor Groot-Brittannië gunstige regeling op de visserij te aannemen. Ook Portugal en Griekenland vragen om toetreding tot de E.E.G.. Dit zijn allemaal landen met een uitgebreide visserijvloot en het is duidelijk, dat de Britse en Ierse visserijkringen noch gediend noch gebaat zijn. In deze kringen denkt men nu dat met een eventueel veto op deze toetreding, chantage kan gepleegd worden ten overstaan van de andere partnerlanden. Aan deze heren kunnen wij nu reeds zeggen, dat ook de Belgische visserijkringen niet gediend zijn met de toetreding en dat de Britten en Ieren in hun eventueel veto tegen de Spanjaarden kunnen verwachten hartelijk door ons gesteund te worden. Dat deze toetreding een wapen zou kunnen worden is dus een lelijke misrekening.

Ook Frankrijk, dat wil zeggen de Franse visserijkringen, zullen wel niet bijster gelukkig zijn met een eventuele toetreding van Spanje, Portugal en Griekenland tot de E.E.G., zodat we overtuigd zijn dat dit Brits en Iers mesje niet zal snijden. In de Golf van Gascogne zijn de Fransen voortdurend uitgevist geweest door de talrijke Spanjaarden en het is dank zij de E.E.G.-vorming, dat de Franse vissers nu wat meer levensruimte hebben. Het is dus een verkeerd wapen dat de Britten en Ieren zouden gebruiken. In elk geval leert ons dit de kwade trouw van deze kringen, die van alle hout pijlen wensen te maken om ons te treffen, maar vergeten hoe veel miljarden Engeland en Ierland als steun ontvangen van de E.E.G. wier leden zij aan hun eisen willen onderwerpen.

### OVERAANVOER VAN SCHELVIS EN TOTTEN TE FLEETWOOD

Een te grote aanvoer van kleine schelvis heeft een zeer nadelige invloed gehad op de prijsvorming in de afslag te Fleetwood. De kleine schelvis werd vooral op de Rockalgronden gevangen. Een paar vaartuigen brachten rond de 1200 van onze bennen vis in de markt waaronder 100 bennen kleine schelvis en besomden over de 900.000 fr. Voor de schelvis kregen zij iets meer dan 800 B. Fr. de ben, hetgeen de laagste prijs over jaren schijnt te zijn. Voor de specifieke nationale soorten als kabeljauw en gulden werd behoorlijk meer gegeven. Volgens een woordvoerder van de groothandel heeft men nog maar sinds een paar jaar ernstige inspanningen geleverd om een afzetmarkt te vormen voor kleine schelvis en mag men niet verwachten dat bij overaanvoer de groothandel alle aangevoerde schelvis kwijt kan.

## BRITSE HARING- PAARVISSERS

### IN MOEILIKHEDEN

Verscheidene Britse paarvissers op de haring zijn met het nieuw vergunningssysteem in moeilijkheden geraakt voor de visserij op de Manx. Het is inderdaad zo, dat dit stelsel slechts rekening houdt met de schippers en de vergunningen dus aan de schippers uitgereikt worden en niet aan de vaartuigen of rederijen. Men hield nu vooral rekening bij de toekenning van de vergunningen met deze schippers die de beide laatste seizoenen op de Manxharing visten. Ondertussen zijn echter op verscheidene schepen die in paar visten, schippers veranderd van vaartuig, zodat het nu bij sommige paren voorkomt dat de ene schipper wel een vergunning heeft gekregen en de andere niet, zodat ofwel een andere partner dient gezocht of een schipper die ergens wel een vergunning gekregen heeft, door verandering van vaartuig, op een andere visserij in dienst is. Dit heeft natuurlijk heel wat herrie en bezwaren veroorzaakt hetgeen begrijpelijk is. Wij zelf vinden het inderdaad onbegrijpelijk dat het de schipper is die de vergunning toegewezen krijgt en niet het vaartuig of de rederij. Indien een dergelijke schipper zijn job opgeeft, dan is normaal de vergunning voor het vaartuig verloren. Ongelijmder kan het inderdaad niet!

Indien vergunningen voor de haringvisserij in Noorse wateren eveneens aan de schippers, die er de beide vorige jaren visten, toegewezen worden, dan kan men er voor dezelfde moeilijkheden komen te staan.

Anderzijds is het systeem van 2 jaar eveneens niet volledig goed te spreken, want sommige schippers hebben er een vol jaar op Noorse haring opzitten en een jaar op Manxharing, zodat ze aldus nergens terecht kunnen, vermits men 2 jaar op dezelfde haringvisserij dient gevestigd te hebben! Het is vooral Peterhead dat hiermede met de gebakken peren zit, omdat de meeste haringvisserij op Manx uit deze haven gebeurde. We vragen ons inderdaad af, welke ambtenaar voor deze vorm van reglementering gezorgd heeft!

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

# KORTE BERICHTEN

## Frankrijk

### OOK UITVAART VAN VAARTUIGEN UIT LA ROCHELLE NAAR ONDER(?) ONTWIKKELDE LANDEN

In een ander artikel hebben we het over het verlaten van de vaartuigen van de rederij Pléven uit Saint-Malo naar de Ivoorkust, over de verkoop van de diepzeetreibers van de «Pêcheries de Fécamps» terwijl ons nu weer het bericht bereikt van een bijna totale uitverkoop van de beste en degelijkste schepen uit de vissershaven La Rochelle. Het gaat hier om de schepen van de «Association Rochelaise de pêche à Vapeur» namelijk de hektreibers «Saintongue II», de «Flandria» en de «Valois», verder over de klassieke treiler «Hurlevent», de «Bigore», de «Chassiron», de «Nyroca», de «Symphémie», de «Terekie» en de hektreiler de «Nord Capen». Zo al deze vaartuigen de haven van La Rochelle zouden verlaten, dan zouden er nog slechts een twintigtal vaartuigen in deze haven overblijven waaronder een viertal hektreibers ! En nochtans telde deze vloot in 1965 nog bijna 90 vaartuigen met een bezetting van nagenoeg 1.000 man. Op dit ogenblik bedroeg de jaarlijkse aanvoer nog 25 duizend ton, terwijl deze nu op 10 duizend ton is teruggevallen.

De voornoemde schepen die La Rochelle zouden verlaten, zouden opgekocht worden door een tussenmaatschappij om in Venezuela ingezet te worden. Niettegenstaande de besprekingen geheim gehouden werden, is er toch reeds voldoende uitgelekt om te weten dat de zaak bijna in kannen en kruiken is.

Volgens de reders uit La Rochelle, is verkoop van het vaartuig nog de enige manier om iets te redden. Inderdaad gaat het ieder jaar slechter en de rode cijfers zijn vooral begonnen met de uitzonderlijke opslag van de brandstof. Volgens dezelfde kringen zijn grote vaartuigen niet meer renderend en zouden de 24-meter vaartuigen met een motor van max 600 p.k. nog een kans hebben om de moeilijke periode door te komen. De overbevissing van de Golf van Gascogne zou eveneens voor een groot gedeelte schuld hebben aan de crisis van de lokale visserij.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

### DE GROOTSTE REDERIJ VAN FECAMPS VERDWIJNT

De «Pêcheries de Fécamps» die altijd de grootste rederij ter plaatse geweest is, zal nu verdwijnen. Het is inderdaad als gevolg van de beperkingen der toegelaten visserijgronden en vanwege de verminderde kwota, dat de rederij besloten heeft de visserij stil te leggen. De diepzeetreibers «Fort-Bauduin» en «Vikings» werden reeds verkocht terwijl nu ook de «Joseph-Duhamel» na twee campagnes, stilgelegd werd. Voor de «Joseph-Duhamel» één der best uitgeruste en zeer recent gebouwd diepzeetreibers, heeft men reeds verscheidene aanbiedingen gekregen, maar een definitief verkoopskontraakt werd nog niet gesloten. Dit laatste vaartuig wordt aan de kaai gehouden in perfecte staat van inzet. Met het verdwijnen van de rederij «Pêcheries de Fécamps» blijft er nog slechts één rederij op de diepzeetreibers over, namelijk de «Rederij Ledun» met twee diepzeetreibers die niet meer van de jongste zijn. De uitgescheiden «Pêcheries de Fécamps» zal zich des te meer inzetten in de be- en verwerking van de vis, waarvan zij eigenaar is van twee bedrijven met meer dan 400 werkrachten, alhoewel men hier te kampen heeft met buitenlandse invoer aan dumpingprijzen. Men hoopt echter dat de regering, indien werkelijk noodzakelijk, zal ingrijpen om de plaatselijke nijverheid te beschermen, dit vooral wat de invoer uit Derde landen betreft, die geen lid zijn van de E.E.G.

Het is dus niet alleen in Groot-Brittannië, dat men het uitwijken en de verkoop aan het buitenland van verscheidene diepzeetreibers vaststelt, maar ook in Frankrijk en zelfs, maar dan op kleiner schaal en met kleiner eenheden, ook bij ons. Verwijzen we hiervoor naar de schepen van reder André Van Lul die naar Sénégal uitgeweken zijn. Samen met de schepen die onder de saneringshamer gevallen zijn, zowel bij ons als in Nederland en elders, moet het toch al een grote vloot zijn die in West-Europa op de visserij uitgevallen is, om naar de onder(?)ontwikkelde landen af te varen.

### E.E.G.-SUBSIDIES AAN FRANKRIJK

De evolutie van de E.E.G.-subsidies aan Frankrijk onder één of andere vorm, is voor de laatste jaren de volgende :

1972 :	248 miljoen B.fr.
1973 :	387 miljoen B.fr.
1974 :	613 miljoen B.fr.
1975 :	927 miljoen B.fr.
1976 :	1.547 miljoen B.fr.

Dus in 1976 ontving Frankrijk meer dan 1,5 miljard B.fr. aan subsidies. Volgens Franse berekeningen zou dit nog maar 12 procent zijn

van de totale waarde van de door Franse vissersschepen aangebrachte aanvoer.

Dit bedrag van 1,5 miljard B.fr. bevat tussenkomsten en subsidies voor nieuwbouw, modernisaties, evenals voor markt tussenkomst en sociale zekerheid der vissers.

Aldus beschouwd, zegt men in Frankrijk, is deze tussenkomst door de E.E.G. zeker niet als overweldigend te beschouwen ! Men hoeft inderdaad niet te vergeten, aldus zelfde kringen, dat er in Frankrijk 34 duizend vissers zijn en in de be- en verwerkende industrie zowat 100 duizend nevenjobs. Frankrijk zou eveneens door groot en klein, 13 duizend vaartuigen en boten tellen en jaarlijks hiermede een klein half miljoen ton aanvoeren.

Graag kende nwe in dit verband de cijfers van de subsidies en tussenkomsten van de E.E.G. ten voordele van onze Belgische visserijvloot, dit om een vergelijking te kunnen maken met wat onze mensen in de schoot viel. We zijn zo halvelings overtuigd, dat het, alle verhoudingen geëerbiedigd, zeker heel wat minder zal zijn. Het is trouwens een regel dat een groot land, uitzondering gemaakt, in dit verband voor de grote schreeuwers uit Ierland, altijd beter gediend wordt dan een klein, des te meer dat we hier niet over een producentenorganisatie beschikken naar wiens tussenkomsten veel geluisterd wordt of die veel invloed bezit. De invloed en de werking van onze rederscentrale is nul en wordt op triestige wijze geleid volgens de principes van het eigenbelang.

### DIEPZEEREDERIJ „PLEVEN” UIT ST-MALO NAAR IVOOR-KUST

De onderhandelingen die de rederij Pleven uit St-Malo voerde met instanties uit de Ivoorkust, zijn nu zover gevorderd, dat eindelijk mag gesproken worden van een overbrenging van 5 diepzeetreibers naar de Ivooren Kust voorbij West-Afrika ter hoogte van de Golf van Guinée. De vaartuigen zouden het Frans paviljoen behouden, maar er zijn andere voordelen voor het Afrikaan sland. Twee van de diepzeetreibers, namelijk de „Colonel-Pleven” en „Pierre-Pleven” zijn voor het ogenblik aan veranderingen toe waarbij de capaciteit van de frigrouruimten verhoogd zal worden ten nadele van de ruimten voor gezouten vis. Het zullen de eerste vaartuigen zijn die de weg naar West-Afrika zullen inslaan. De rederij heeft de onderhandelingen reeds sinds geruime tijd aangevangen met vertegenwoordigers van de Ivoor Kust omdat de toestand te onzeker is geworden in de Witte Zee en de Barentssee.

Wat de syndikaten betreft, was voor hen in de eerste plaats de tewerkstelling van belang. Hier is intussen voor gezorgd, gezien praktisch de ganse bemanning uit Fran-

sen zal bestaan en meer nog een bemanning van 8 maal de bezetting van een schip zal voorzien worden voor de vijf schepen die langs de Ivooren Kust zullen ingezet worden. Dat zal waarschijnlijk wel iets te doen hebben met het aflossen voor verlof van de bemanning.

Trouwens heeft men nog niet te weten kunnen komen of deze diepzeetreibers nu, hun campagne op de Ivoor Kust zullen uitvoeren en de vis in Franse havens zullen verkopen ofwel of deze in de Ivoor Kust zal dienen afgezet te worden.

Anderzijds vernam men van de rederij Pleven dat het verblijf van de schepen aan de Afrikaanse kust nog niet definitief is en alles zal afhangen van de resultaten.

### DE OLYMPIC-BRAVERY VERKOCHT VOOR EEN FRANK !

We herinneren ons nog allemaal het drama van de ultra-moderne supertanker de „Olympic-Bravery” die op zijn eerste proefreis op de rotsen voor Bretagne terecht kwam en na een paar pogingen voor vlotbrengen, opgeheven werd. Dit schip zou nu aan een Italiaanse slopersmaatschappij verkocht zijn voor de symbolische prijs van 1 Franse frank ! Een dergelijk vaartuig zal wel enkele miljarden gekost hebben en totaal nieuw zoals dit vaartuig was, is het dan ook wel verbijsterend dat het nog slechts een symbolische frank waard is.

Veel van de kostbare apparatuur en van de kostelijke inrichting is ondertussen onherroepelijk door het water aangetast en zal waarschijnlijk nog slechts als schroot kunnen gebruikt worden. Had men onmiddellijk tot afbraak besloten, dan zou heel wat kunnen gerekupeerd zijn geweest. Vrije slopers die kort na het gebeuren één en ander hebben getracht van boord weg te slepen werden toen op het matje geroepen. Men moest redelijkerwijs het eigendom van de eigenaar of van de verzekeringsmaatschappij verdedigen. Ondertussen is alles waardeloos geworden en zal nog slechts kunnen dienen als schroot of voor de brandstapel bestemd worden. Hopen we nu maar dat de sloper niet te veel kleine stukken die hem niet kunnen dienen in het water werpt. Al deze kleine stukken komen dan later, door getijden, stromingen en stormen zeker in de netten van de vissers terecht. Anderzijds maakte de aanwezigheid op de klippen voor de eilandbewoners geen gevaar uit, vooral ook omdat het een ledige tanker was, die er strandde, behalve zijn eigen brandstoftank. De aanwezigheid van de tanker was echter een trekpleister voor heel wat publiek en bracht aldus een toeristisch centje op voor de eilandbewoners.

# KORTE BERICHTEN

## Schotland

### HERRIE OVER EEN SCHOTS ONDERZOEKINGS- SCHIP

Het Schots onderzoekingschip «Scotia» staat in bepaalde pers in het brandpunt van de belangstelling door het feit dat het in 1971 nieuw gebouwd schip praktisch als niet te gebruiken moet afgeschreven worden. Het vaartuig kostte in 1971 nagenoeg 80 miljoen frank en ligt sedert 1974 stil. Van bij de aanvang leed het schip met haar 2.000 PK-motor aan buitensporige vibraties, zodat na enige tijd zelfs de pijpleidingen het niet konden houden. Enkele aanpassingswerken gaven niet het gewenste resultaat en in de meer dan 3 jaar dat het schip in dienst was voor onderzoeken kon slechts 460 dagen uitgevaren worden in plaats van de vooropgestelde 800 dagen. Daarbij werden ook de wetenschapsmensen in hun werk door de buitensporige vibraties van het vaartuig gestoord. Wat echter vooral op de korrel genomen wordt is het feit dat het Schots Departement voor Landbouw en Visserij dit vaartuig definitief van de werf overnam, niet-tegenstaande dit departement reeds gewaarschuwd werd met betrekking tot de abnormale trillingen. Wat nu echter de publieke opinie eveneens in het verweer jaagt, is het feit dat sinds de oplegdatum van het schip in 1974 tot op heden, zijnde nagenoeg 3 volle jaren, een volle bemanning gehouden werd met een vol loon! Dit zu aan het Schotse departement jaarlijks zo wat 20 miljoen B.Fr. kosten!

Dit komt aan de publieke opinie bijzonder ergerlijk voor omdat deze mensen niet ergens daadwerkelijk ingezet werden, of anders niet getracht werd door natuurlijke afvloei deze manschap te verminderen.

Men verwijt het departement vooral dat men het schip zonder voorbehoud, definitief overgenomen heeft en hier zal zeker een hartig woordje over vallen in het Lagerhuis en zal waarschijnlijk naar de verantwoordelijken gespeurd worden zodat gewis ook wel in de ambtenarenpot zal gevoerd worden. Ondertussen moet de visserij ook afdragen voor de biologische onderzoeken op zee, om dan te vernemen dat van deze onderzoeken sinds jaren niets in huis is gekomen.

## Duitsland

### WEST-DUITSE WETENSCHAPPELIJKE EXPEDITIE OP KLEINE POOLGARNAAL

Aan de A.F.Z. Hamburg ontlelen we, dat West-Duitsland een wetenschappelijke expeditie klaar maakt naar de Zuidpool voor een verder onderzoek naar de mogelijkheid de vangst op kleine garnaal voor de Duitse visserij te ontsluiten. Deze expeditie zou einde oktober van start gaan met het wetenschappelijk onderzoeksschip de «Walther Herwig» met 20 experts en biologen aan boord vergezeld door een diepzetter. Men zal er de grootte der scholen nagaan en de mogelijkheden onderzoeken voor een bestendige doorlopende inzet van West-Duitse eenheden.

## Ierland

### ERNSTIGE TERUGLOOP IN DE VANGSTEN TER IERSE ZEE

Volgens de statistieken van het eerste kwartaal 1977, is er een ernstige terugloop van de vangsten in de Ierse Zee. De resultaten zijn sinds jaren de slechtste geweest, maar ook het weder zat in deze periode niet mede.

### IERSE VISSERS WINNEN STRIJD TEGEN DE VERGUNNINGEN

In een ander artikel schreven wel dat de Ierse vissers weigerde een vergunning aan te vragen voor het aandeel dat Ierland in het vissen van Manxharing toegewezen werd. Alle Ierse haringvissers trokken op naar het eiland Man om er de haringvisserij te beoefenen zonder vergunning en de regering liet begaan. Na een onderhoud met de Ierse producentenorganisatie, heeft de Ierse minister nu het principe van vergunning, dat nochtans van toepassing is op de Britse en op de vissers van het eiland Man zelf, laten varen en de verplichting om over een vergunning te beschikken niet meer gesteld. Wel werd een kwotum gesteld van 1.000 ton dat

zij in de wateren van het eiland Man in 1977 niet mogen overschrijden.

De Ieren beweren immers, dat deze haringgronden in de Ierse Zee liggen en dat zij altijd zullen weigeren vergunningen aan te vragen om in eigen wateren te mogen gaan vissen. Hierin toegeven ware de autoriteit van de E.E.G. erkennen aldus de koppige Ieren.

Nadat de Ierse minister van visserij de heer Lnihán, de Ierse vissers beschuldigd had van uitdaging en provokatie, zou hij nu geneigd zijn het voorstel van de producentenorganisatie te aanvaarden om de haringvisserij te beperken tot twee of drie dagen in de week, omdat zij dan de andere dagen op andere soorten zouden kunnen gaan vissen. Een ander moeilijkheid is deze echter, dat het vergunningsstelsel een overeenkomst is tussen Groot-Brittannië, het eiland Man en Ierland, zodat men zo maar niet op eigen hand een overeenkomst tussen partijen breekt. De Ieren kregen 24 vergunningen, terwijl zij, als provokatie met 30 schepen gingen uitvaren, waarbij zij over één nacht 20 tot 30 ton haring binnen brachten! Minister Lnihán is nu verplicht nieuwe voorstellen met de Britten te bespreken, vooral omdat bepaalde Ierse schippers door Britse patrouilleboten bedreigd werden opgebracht te zullen worden, indien zij de overeenkomst niet zouden respecteren. In elk geval eist de Ierse minister dat minstens de opgelegde kwota dienen nagekomen door de eigen visserij.

## Noorwegen

### DE NOORSE HARINGSTAND LICHT VERBETERD

Volgens een bericht van het Noorse visserijministerie zal in de komende herfst toelating verleend worden tot het vangen van een zeker kwantum haring in de Noorse wateren. Dit geldt echter slechts voor menselijk verbruik. Volgens de laatste bevindingen van de biologen zou de haringstand langs de Noorse kust, de zogenaamde Atlantico-Scandinaafse haring zich aan het herstellen zijn. De grootte van het toe te staan kwantum zal echter later medegedeeld worden omdat het biologisch onderzoek nog niet volledig rond is.

Gelijklopende hoopgevende berichten komen eveneens uit IJsland waar ook sprake is van een licht herstel van de haring. Ook hier werd ten overstaan van het vorige jaar een verhoging van vangstkwantum toegestaan.

### NOORSE BESCHERMINGSZONE VAN 200 MIJL ROND SPITZBERGEN

Wat andere landen sinds enige tijd vreesden, is nu duidelijk naar voor gekomen namelijk, dat Noorwegen zich klaar maakt om een beschermingszone vast te leggen rond de eilandenarchipel van Spitzbergen. Gezien de protesten uitgaande van Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie, had men een ogenblik gehoopt dat Noorwegen hiervan ging afzien, maar uit een verklaring door de Noorse minister van Visserij de heer Knut Frydenlund, verleden week te Oslo afgelegd, blijkt nu duidelijk het inzicht van Noorwegen een beschermingszone in te leggen rond Spitzbergen. Er zouden ook protesten uitgegaan zijn van Frankrijk en West-Duitsland, als afzonderlijke lidstaten van de E.E.G.

### EEN NOORSE NETTENFIRMA OPENT EEN DEPOT IN FRASERBURGH

De Noorse firma «Norsenet» vooral gekend voor zijn sene- en treilersnetten waarmede verscheidene Schotse treilers uitgerust zijn, heeft ten voordele van zijn Schotse klanten een nettendepot geopend in Fraserburgh. Een grote stock aan reservenetten, garen en touwwerk werd er overgebracht. De twee laatst nieuwgebouwde Schotse seiners hebben elk drie Norsenet-netten aan boord. Verder werd onlangs een reuze Norsenet-makreel seine-net besteld door de 45 meter «Sette-Mari». Ook op de internationale visserijtentoonstelling van Hull in juni jl. werden heel wat orders geplaatst voor Noorse netten van deze firma, zodat het openen van een depot door deze firma een noodzakelijkheid werd. De grote rederij «J. Marr en zonen», hebben verscheidene pelagische netten voor hun schepen besteld. Door een verandering van de zakwijde kunnen deze netten aangepast worden voor de vangst op makreel en blauwe wijting. Het sukses van de Norsenet netten bewijst dat ook het net een woordje meesprekt voor het welzijn van de vangsten.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Opnieuw een heel klein aantal schepen aan de Oostendse afslag. Er komt inderdaad weinig schot in Er waren wel vier IJslanders aan de afslag, die zorgden dan ook voor het overgrote gedeelte van de aanvoer die in totaal amper uit 5000 bennen bestond. Hiervan werden er bijna 2.700 van IJsland aangevoerd. Opnieuw weinig schepen van de Monkey Bank en van het Kanaal. Ook het aantal spanvisseren was zeer klein, één op vrijdag. Die spanvisserij heeft nu trouwens veel aan belang ingeboet omdat bijna al die schepen ter visserij zijn uitgevaren. Dat zal dan volgende week beter merkbaar zijn wanneer vooral meer vangsten van de Monkey Bank verwacht worden. Het aantal Kanaalschepen zal ook wel iets groter zijn, terwijl van IJsland maar twee vangsten voorzien zijn.

De aanvoer deze week was wel

## OOSTENDE

### DOVER/FOLKESTONE

#### Uurtabel der overvarten

Uurtabel der overvarten voor de week van 4 tot 10 september 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 5.20 8.35 11.05 15.40 20.45

Op 9 en 10 september 1977 bijkomende afvaart te 16.30.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 4.55 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15

Op 4, 5, 6, 7 en 8 september 1977 bijkomende afvaart te 23.15.

Op 9 september 1977 bijkomende afvaarten te 9.25 23.15.

Op 10 september 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 9.25.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.45 6.00.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 1.00 10.55 12.40 16.45 19.40.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20

Op 5, 6, 7 en 8 september 1977 bijkomende afvaart te 3.20.

Op 9 september 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 13.30.

Op 10 september 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 13.30.

Afvaarten uit Folkestone :  
Alle dagen te 19.00 23.30.

Iets meer gevarieerd maar bevatte toch nog meest ronde soorten. Gul was wel duidelijk duurder met kleine sortering, dinsdag stijgend naar 31 F het kg. De grote soort kreeg rond de 45 F terwijl kabeljauw het moest stellen met 42 F als topprijs. Schelvis en totten werden vrij behoorlijk verkocht, ook al naar gelang de kwaliteit van wat aangeboden werd. Roggen zijn meer dan duur geweest, grote rog kreeg dinsdag tot 70 F, de keilrog liep op tot 80 F en meer.

Een zeer goeie prijs voor wijting van de west, de grote sortering kreeg op de dinsdagmarkt tot 35,80 F. Schol is ook duur gebleven en kreeg tussen 36 en 42 F het kg.

### MEER GARNAAL

De garnalvisseren hebben de wind in de zeilen en garnaal in het net. Deze week steeg de aanvoer toch al boven de 8.000 kg met de grootste aanvoer op de dinsdagmarkt en toen 1.825 kg verkocht werden in de afslag. De prijzen zijn nog tamelijk goed gebleven en varieerden tussen 49 en 107 F. Een gemiddelde prijs van 66 F wijst er toch wel op dat de laatste dagen die prijs geen zulke uitschieters meer kende. Er schijnt dus uiteindelijk toch nog genoeg garnaal te zullen zijn om de liefhebbers aan hun trekken te laten komen. Van trekken gesproken, wie zijn diepvriezer wil vullen zal niet lang meer mogen wachten om te beginnen met garnaal trekken.

### KOOLVIS VOOR DE IJSLANDERS

Al waren de vangsten van de maandag verkopende IJslanders redelijk gevarieerd, toch was de meest gebrachte vissoort : koolvis.

Soort die een flinke en stijgende prijs kreeg waarbij tussen 1.400 en 1.550 F per ben betaald werd voor de grote sortering terwijl de minder grote soorten nog 25 F haalden. Rode zeebaars noteerde tussen 1.800 en 2.000 F de ben en blauwe leng kreeg weer tot 50 F het kg. Kabeljauw en gul bleven aan de zwakke kant maar schelvis noteerde tussen 25 en 38 F volgens grootte en kwaliteit. Schotse schol is ook weer in trek en haalde steeds rond de 24 F.

Hondstong is opnieuw gestegen naar 40 F en zeewolf schommelde tussen 32 en 34 F. Resultaten die schommelden tussen 856.690 F en 1 miljoen 156.666 F dit voor de O.236 en de O.202.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 26-8-1977

NOORDZEE  
O.141-369 15 770 — 1.126.170

### MAANDAG 29-8-1977

IJSLAND  
O.282 18 750 — 1.030.820  
O.236 17 550 — 856.690  
O.202 17 700 — 1.156.677  
O.334 17 650 — 972.331  
SMALLS  
O.114 16 120 2.090 463.251  
KANAAL  
O.180 16 280 910 545.245  
WEST  
O.35 8 100 — 176.937  
O.66 10 110 — 257.541  
KUST  
N.736 2 120 — 173.670  
NOORD  
O.37 4 60 — 99.950

### DINSDAG 30-8-1977

WEST  
N.41 11 350 — 534.960

### WOENSDAG 31-8-1977

MONKEY BANK  
Z.62 10 280 — 478.580

## DE PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Nieuwe lonen vanaf 1-9-77 in de Pakhuizen.

Er is een nieuwe verhoging door de indexstijging van de maanden juni, juli en augustus 1977 met meer dan 2 punten, waardoor de lonen vanaf september 1977, stijgen met 3 fr per uur en de volgende zijn :  
geschoolde arbeiders : 152,15 fr.  
geoevende arbeiders (chauffeurs) : 143,55 fr.  
gewone arbeiders : 137,10 fr.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-94117

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

(5723V)

## DE Z.589 OPGESLEEPT

Tijdens de visserij is de Z.589 van reder Walter Serie vastgeslagen langs stuurboordzijde en maakte geweldig slagzij. Gelukkig kon het vaartuig zich redden en na veel moeilijkheden oordeelde men het geraadzaam zich door de staats-sleepboot «Zeeemeeuw» naar de haven van Zeebrugge te laten opslepen.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 25-8-1977

Z.72 462.129  
Z.505 229.440  
Z.42 450.060  
Z.578 213.285  
Z.526 439.633  
1.794.547

### VRIJDAG 26-8-1977

Z.14 126.640  
Z.533 135.622  
Z.569 266.770  
Z.575 189.420  
Z.549 296.440  
1.014.892

### MAANDAG 29-8-1977

Z.429 178.860  
Z.571 576.930  
Z.462 477.500  
Z.186 927.010  
Z.405 479.270  
O.315 592.120  
Z.516 257.560  
3.489.250

### DINSDAG 30-8-1977

Z.484 424.720  
Z.576 525.106  
B.5 728.425  
Z.559 350.140  
Z.30 437.400  
Z.16 593.580  
Z.481 21.310  
3.080.681

### WOENSDAG 31-8-1977

Z.574 93.960  
Z.331 536.550  
Z.570 63.800  
Z.19 515.899  
Z.510 239.020  
Z.418 413.370  
Z.313 542.769  
2.459.368

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

26-8	2	38.500	1.139.748			
29-8	10	175.000	5.914.932			
30-8	1	17.500	542.847			
31-8	1	14.250	488.220			
	14	245.250	8.085.747			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

24-8	7	928	71.420	54.—	89.—	
25-8	9	1.570	92.882	49.—	73.—	
26-8	8	906	70.048	61.—	107.—	
27-8	10	1.478	96.162	53.—	87.—	
29-8	8	1.335	90.240	60.—	77.—	
30-8	12	1.825	113.496	56.—	80.—	
	54	8.042	53.248	49.—	107.—	66.—

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-8	3	7.485	366.337			
29-8	2	9.376	363.606			
30-8	1	60	6.000			
31-8	4	10.410	367.580			

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

25-8	1	146	12.460	77.—	85.—	
26-8	2	124	11.946	89.—	100.—	
29-8	2	253	20.710	78.—	85.—	
30-8	2	186	15.385	81.—	85.—	

## IERSE VISSERS DAGEN REGERING UIT!

### Overtreden vrijwillig beperkingsreglementen!

Als we zeggen dat Ierse vissers de regering uitdagen, door het bewust en vrijwillig overtreeden van uitgevaardigde beperkingsreglementen, dan dagen zij zelfzeldertijd eveneens de Britse regering en deze van het eiland Manx uit. Inderdaad werden door deze regeringen in overeenkomst beperkingsmaatregelen uitgevaardigd, waarbij er niet meer op haring mocht gevist worden in de 12 mijlszone buiten de kust van het eiland Manx. Deze beperking ging in op maandag 15 augustus. Hierop greep er een vergadering plaats van de Ierse Redersfederatie die besliste geen rekening te zullen houden met deze opgelegde beperkingen en deze reglementering te breken. Voegen we er nog aan toe om volledig te zijn dat onder de nieuwe maatregelen slechts 24 vergunningen zouden uitgekeerd worden, terwijl er 90 aanvragen waren. Het gaat hier voornamelijk om kusttreilers van de Oostkust van Ierland. Maandag-nacht voeren dan 28 Ierse vaartuigen uit en bedreven de haringvisserij in de 12 mijlszone buiten de kust van het eiland Manx. Men zocht werkelijk een konfrontatie met de regering, maar deze bleef uit. De overtreders werden niet gecontroleerd, noch op wat zij vingen noch waar zij visten. Ook toen zij, na een nacht visserij met een 25 ton haring binnenkwamen, werden zij niet verontrust. Of de Ierse regering niet zal ingrijpen, valt nog af te wachten. Daarbij komt nog dat het voorbeeld van de Ierse vissers aanstekelijk zou kunnen werken, ook wat betreft andere beperkingen, niet alleen op de thuisblijvers, maar ook bij de Britten en zij de vissers van het eiland Manx zelf. Wij persoonlijk vinden het dan ook onverantwoordelijk vanwege de Ierse regering dat zij niet daadwerkelijk ingrijpt. Ze hebben wel de hand gehouden aan hun verbodsmaatregel tegen de meer dan 33 meter vaartuigen en de Hollanders.

Volgens de Ierse vissers zou het aanvragen van deze nieuwe reglementering gelijk staan met het aanvragen van een kwotasysteem, dat door hen verworpen wordt. Inderdaad wensen de Ieren, net zoals de Britten trouwens, een andere re-

geling, namelijk de eksklusieve 50 mijlszone en verwerpen hierbij het kwoteringstelsel. Het door de Britse, Ierse en Manxregering uitgevaardigd beperkingssysteem heeft wel iets weg van een kwotaregeling. Er zouden inderdaad 24 vergunningen uitgereikt worden voor vangsten die binnen de 12 mijlszone van taal niet mogen te boven gaan. het eiland Manx, de 1000 ton in to. Daarbij komt nog, dat ook buiten deze 12 mijlszone een beperking opgelegd werd door de Britse regering en dit wordt eveneens door de Ieren aangevochten. Volgens de woordvoerder van de Ierse Federatie is dit een niet bijzonder goed gekamouflerd verzoek vanwege de EEG om langs een achterpoortje hun kwotasysteem er door te drukken. Als er niet voldoende haring meer in deze gebieden aanwezig is, dan is het niet de schuld van de Ieren, maar wel deze van de buitenlandse, vooral van Frans en Nederlanders, aldus deze woordvoerder. Het is dus een onrechtvaardigheid dat de Ieren het slachtoffer worden.

We zouden er echter kunnen aan toevoegen dat de andere landen ook het slachtoffer zijn van de miljardensteun aan de Ieren gegeven om hun landbouw te redden en van de honderden miljoenen om schepen te bouwen, waar wij ze moeten ontmantelen.

Behalve aanvragen voor een vergunning vanwege Ierse reders, kwamen er nog vanwege de Britten en uit het eiland Manx zelf, zodat er hier in totaal 232 aanvragen toekwamen. Hiervan zullen er slechts 100 toegelaten worden die samen 11,9 duizend ton haring in de 12 mijlszone zullen mogen wegvissen. Er waren slechts 15 aanvragen uit Manx zelf en deze kregen allen een vergunning. Van de 122 Schotse aanvragers kregen er 45 voldoening, van de 68 aanvragen uit Ulster (Brits Ierland) kregen er 36 toelating en 4 vergunningen gingen naar vaartuigen uit Midden Engeland en uit Wales. Er werd intussen bevestigd, dat geen enkele aanvrager van uit Ierland zelf kwam, vermits de Ierse Redersfederatie deze regeling verworpt en bewust de konfrontatie en het konflikt zoekt.

## NIEUWPOORT

VRIJDAG 26 AUGUSTUS 1977

N.346 91.591  
N.579 268.314  
N.498 6.342

Voor de vrijdag waren er 3 vangsten : samen 7.500 kg waarin 1.150 kg tongen. De grootste soort tongen kregen 182 F de kg, de 2e 185 F, de 3e 210 F, de 4e 180 F, de 5e 153 F en voor de kleine 121 F. Zoals men ziet zijn het alleen nog de 3e soort die boven de 200 F kregen, waar de verleden weken de vier soorten boven de 200 F kregen. Grote tarbot werd gekocht aan 250 F, de middenslag rond de 150 F. Grote grieten kregen ook van 115 à 125 F de kg. Zonnevis en staarten werden ook goed verkocht. Platvis : 1.720 F de benne, de drielingen 1.300 F en de kleine platvis kreeg amper 800 F. Grote gullen waren er nu eenmaal niet. De «voorkleine» 1.050 F de benne, de «mini's» gingen weg aan 650 F. Grote wijting 1.280 F en de kleine 710 F de benne. Tongchar : grote 52 F, middenslag 38 F. Rogsoorten waren er slechts in kleine mate. Deze werden dan ook duur verkocht : moerroggen aan 70 F, tilten 56 F, grote scherpstaarten 64 F en kleine 44 F de kg. Zeehonden 1.350 F de benne. Dit over de vrijdagmarkt met een eindcijfer van 366.337 F.

MAANDAG 29 AUGUSTUS 1977.

N.590 194.820  
N.720 168.786

Deze twee vaartuigen losten 9.400 kg vis, waarbij ongeveer 1.000 kg tongen. Er was veel belangstelling en tal van vishandelaars, vooral leurders, waren weer actief. Alle vissoorten werden «goed» verkocht, zelfs mag er gezegd worden dat de rogsoorten peperduur waren. De tongen werden gekocht aan 171 F voor de lappen. De 2e, 3e en 4e kregen van 210 à 224 F. De 5e 155 F en voor de kleine werd 120 à 124 F de kg gegeven Tarbot stond aan 200 F, dit voor middenslag, met enkele grote in een koop. Kabeljauw en gullen kregen evenveel : 1.300 F de benne. De «voorkleine» 1.150 F, de «mini's» 640 F de benne. Grote wijting 1.700 F, kleine 1.010 F. Platvis: grote 42 F, drielingen 1.950 F de benne, visjes 1.100 F. Een paar zeehonden gingen weg aan 1.680 F. Grote tongchar werden gekocht aan 90 F de kg, middenslag aan 62 F, kleine slechts 20 F. Zo verliep de maandagmarkt.

WOENSDAG 31 AUGUSTUS 1977

N.738 149.990  
N.345 93.160  
N.761 118.460  
N.498 5.970

Er werd 10.400 kg vis in de markt gezet, met inbegrip van ongeveer 300 kg tongen. De rare vis was er slechts in beperkte mate en die werd dan ook heel duur gekocht. De tongcharren waren ook in trek, de grote kregen 100 F de kg, de middenslag 75 F, de kleine 25 F de kg. Kabeljauw was er nu eenmaal niet, met het gevolg dat de grote gullen verkocht werden aan 3.450 F en de volgende sortering ook 3.000 F de benne weg gingen. De «voorkleine» gulletjes waren ook in trek en bovendien van «prima» kwaliteit, met het gevolg dat ze 1.570 F de benne kregen. De «mini's» 800 F. Grote wijting 1.800 F de benne, kleine 1.210 F. Rogsoorten waren ook in trek : moers 3.500 F, tilten 3.100 F, grote scherpstaarten 3.250

F, kleine 2.400 F. Enkele bennen zeehonden werden verkocht aan voor de tongen gegeven : lappen 1.700 F. De volgende prijzen werden 180 F, 2e 190 F, 3e en 4e 202 F, de 5e 160 F en voor de kleine werd op 126 F geroepen. Platvissoorten waren er nu eenmaal niet, ook geen speerhaaien niettegenstaande er van de handel en winkeliers vraag om was. Het eindcijfer was 367.580 F.

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 2 SEPTEMBER 1977

NOORDZEE : O.309 (280 m., t.t.z. 60 gul, 140 schelvis en totten, 10 wijting, 40 platvis, 30 meiden) ; N.706 (300 m., t.t.z. 100 gul, 200 schevis en totten) ; N.708/N.709 (40 kab.-gul). MONKEY BANK : O.134-O.118 (260 m., t.t.z. 70 gul, 110 schelvis en totten, 30 platvis, 50 varia). NOORD : O.33 (280 m., 200 tong, 3 m. tarbot, 7 m. staart, 60 gul, 10 steenschol, 200 platvis).

MAANDAG 5 SEPTEMBER 1977

IJSLAND : O.129.  
KANAAL : N.719 — O.198.  
MONKEY BANK : O.274, O.128, O.243.  
NOORD : O.306.  
NOORDZEE : O.127/303.  
WEST : N.736, O.123.

DINSDAG 6 SEPTEMBER 1977

MONKEY BANK : O.275, O.232.  
KANAAL : Z.502.  
NOORD : N.752.

WOENSDAG 7 SEPTEMBER 1977

MONKEY BANK : O.285.  
NOORDZEE : Z.209/Z.509.  
NOORD : O.229.

## HONDERDEN

## ZEEMEEUWEN

## DOOD DOOR

## GULZIGHEID

Verleden week vonden honderden zeemeeuwen de dood bij overeten van sprot. Een container gevuld met sprot waarvan men vergeten was de bovenopening af te sluiten was het doel van hun aanval. Door gulzigheid en overeten vonden naderhand de meeste meeuwen de dood door maagzetting en het springen van de maag.

Dit feit gebeurde te Brixham in Devon.

De vraatzuchtige meeuwen hebben het dus aan zichzelf te wijten, dat ze op dergelijke manier de dood vonden.

## VIS ETEN IS

## VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	30-8-1977
Schelvis midden	31.40- 39.40
Schelvis klein	24.— 28.60
Kabeljauw	20.— 25.60
Gul	28.— 31.80
Wijting	31.— 33.60
Schaat	—
Zeebaars	51.20- 66.—
Leng	36.— 40.—
Schartong	21.40- 24.—
Hellbot	27.40- 50.—
Koolvis	119.—195.—
Hondstong	23.20- 31.60
Zeevolf	30.— 38.20
Staart	29.40- 34.20

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	29-8-1977	30-8-1977	31-8-1977
Lappen	173 -185	.....	.....
Grote	175 -194	.....	.....
3/4	179 -211	.....	.....
Blok	169 -184	.....	.....
Voor-kleine	150 -175	.....	.....
Kleine	120 -134	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	181 -185	184 -189	186 -188
Blok	184 -188	187 -189	174 -178
Fruut	197 -215	186 -198	181 -205
Schone kleine	183 -190	180 -186	188 -195
Kleine	151 -155	153 -160	160 -167
Tout petit	135 -141	137 -140	146 -148
Slips	109 -115	114 -118	118 -127

Nieuwpoort

Tong I	171 —,—	.....	180 —,—
Tong II	210 —,—	.....	190 —,—
Tong III	224 —,—	.....	202 —,—
Tong IV	215 —,—	.....	200 —,—
Tong V	155 —,—	.....	160 —,—
Kleine	122 —,—	.....	125 —,—

PLADIJS

Oostende

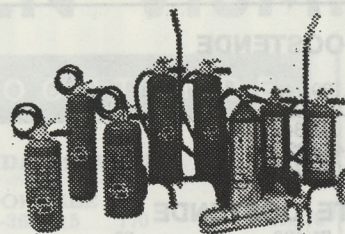
	29-8-1977	30-8-1977	31-8-1977
Grote	38,—40,—	.....	.....
Grote iek	.....	.....	.....
Kleine iek	40,40,—	40,60,—	.....
Derde slag	43,40,—	35,—38,—	.....
Platjes	28,40,—	18,40,—	28,60,—

Zeebrugge

I	27,—34,—	34,—35,—	36,—44,—
II	25,—31,—	30,—40,—	34,—38,—
III	20,—24,—	24,—29,—	24,—28,—
IV	16,—19,—	16,—19,—	16,—18,—
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moelen	.....	.....	.....
Grote pladijs	40,—	.....	50,—
Drielingen	40,—	.....	50,—
Platjes	22,—	.....	50,—



snelblussers — brandweerposten — detektie & melding — veiligheidsmateriaal — brandwerende deuren — alerhande kasten — materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

Ille Industriezone  
9440 EREMBODEGEM  
Tel. (053) 70 32 32  
Telex 12376



(8040V)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

17/127 Mond Westerschelde. — Wielingen. Betonning.

Vernummeren op ± :

- a. 51°24'.5N — 3°28'.0E, de groene spitse ton KR-H in „W 7”;
- b. 51°24'.5N — 3°32'.5E, de groene spitse ton BR in „W 9”;
- c. 51°25'.5N — 3°30'.0E, de rode stompe lichtboei W 12 in „W 10”;
- d. 51°26'.0N — 3°33'.5E, de rode stompe ton W 14 in „W 12”.

(Zie Belg. krtn. „D 11”, „104”, „Monding der Westerschelde” en Lichtenlijst 1977 - Nr. 140).

NEDERLAND

17/128 Schelde: — Frederik. Wijziging in de betonning en verlichting.

1. Verlegd zijn naar :

- a. 51°19'20".5N — 4°16'14".5E, de groene lichtboei 93, ± 110 m 090°;
- b. 51°19'16".5N — 4°16'35".5E, de rode lichtboei 84, ± 105 m 090°;
- c. 51°18'48".N — 4°16'27".5E, de rode lichtboei 86, ± 260 m 348°.

2. Volgende sectoren werden gewijzigd :

- a. Licht Frederik : „Rood van onder de wal bovenwaarts tot in 016°” ; verder ongewijzigd ;
- b. Lichtbaken Ouden Doel : „... ; wit tot in N ; overigens rood” ;
- c. Laag licht Doel : „Rood van onder de wal benedenwaarts tot in 193° ; wit tot in 219° ;” verder ongewijzigd ;
- d. Steigerlicht Doel : „Rood van onder de wal benedenwaarts tot in 185° ;” verder ongewijzigd.

(Zie Belg. krt. „Schelde” en Lichtenlijst 1977 - Nrs. 810, 794, 796, 804 en 808).

(Med. Antwerpse Zeediensten 19-8-'77 — H. 62238)

17/129 Westpit. — Aanloop Deurloo. Wrak afgedregd. Lichtboei opgenomen.

Zie B.a.Z. 6/84-1977

Op ± 51°32'.5N — 3°08'.2E de wrakdiepte 114 dm boven het wrak „Marie” wijzigen in 204 dm en voorzien van een dregteken.

Schrappen de lichtboei aan de W zijde van het wrak. (Zie Belg. krtn. „D 11” en „Monding der Westerschelde”).

(Ned. B.a.Z. 2542 — H. 62226)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	29-8-1977	29-8-1977	30-8-1977	30-8-1977	31-8-1977	31-8-1977	
Tarbot . groot (123)	165 -187	240 -250	168 —,—	210 -249	.....	210 -218	200 —,—
middel (123)	122 —,—	143 -165	.....	145 -179	.....	140 -168	120 —,—
klein (123)	110 —,—	108 -115	.....	104 -115	.....	108 -118	.....
Griet : groot (123)	112 -120	118 -124	.....	108 -128	.....	108 -115	120 —,—
middel (123)	.....	84,—108	.....	100 -107	.....	100 -104	.....
klein (123)	57,40 —,—	70,—79,—	.....	74,—80,—	.....	80,—90,—	.....
Schelvis : groot	.....	.....	.....	.....	42,—46,40	.....	.....
middel	.....	.....	.....	.....	31,80-34,80	.....	.....
klein	.....	.....	.....	.....	19,—27,40	.....	.....
Heek : groot	82,40 —,—	.....	.....	.....	70,40 —,—	.....	.....
middel	77,—,—	.....	.....	.....	62,—,—	.....	.....
klein	64,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	38,—,—	.....	.....	.....	35,60 —,—	.....	.....
Rog (I)	73,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kelrog (123)	71,40-83,—	.....	47,—79,80	.....	.....	.....	76,—,—
Rog (23)	.....	70,—74,—	.....	78,—,—	.....	.....	70,—,—
Tilten (23)	.....	58,—64,—	.....	54,—60,—	.....	.....	59,—,—
Scherpstaart (23)	.....	75,—78,—	.....	74,—78,—	.....	.....	60,—,—
Halve mans (23)	.....	44,—47,—	.....	46,—48,—	.....	.....	64,—,—
Teelt (2)	.....	44,—47,—	.....	45,—47,—	.....	.....	50,—,—
Katrog (2)	.....	27,—31,—	.....	19,—21,—	.....	.....	.....
Kabeljauw	46,40-49,—	40,—,—	42,—42,60	47,—,—	44,—50,—	54,—,—	60,—,—
Gul (groot)	14,80-49,—	40,—43,—	31,40-45,40	42,—45,—	32,80-50,—	40,—44,—	60,—,—
Gul (middel)	.....	40,—43,—	.....	39,—42,—	.....	38,—40,—	60,—66,—
Gul (klein)	.....	40,—41,—	.....	36,—40,—	.....	40,—42,—	.....
Hozemondhamme	70,—150	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	30,—40,—	27,—29,—	16,20-46,—	26,—31,—	23,—37,20	27,—30,—	34,—,—
klein	.....	17,—22,—	.....	20,—24,—	.....	18,—21,—	20,—,—
Schar	23,80-35,60	14,—18,—	13,60-32,—	17,—19,—	.....	14,—18,—	22,—12,—
Steenschol	27,60-83,—	61,—64,—	37,—78,—	58,—63,—	36,—81,40	54,—60,—	15,—40,—
Zeehaai	.....	27,—35,—	34,60 —,—	30,—34,—	.....	30,—32,—	6,—,—
Hondshaai	11,80-15,40	.....	.....	.....	.....	.....	12,—,—
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	10,—12,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	44,60-47,40	.....	.....	31,60-51,60	.....	.....	.....
Zonnevis	101 -178	.....	.....	36,20-52,—	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	41,—135	.....	54,—135	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	20,—23,—	.....	20,—26,—	.....	24,—,—	33,—,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34,—,—
Rode Poon (roobaard)	33,—48,—	.....	.....	36,—,—	.....	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	.....	.....	.....	.....	24,20 —,—	.....	18,—,—
Rode Knorhaan	27,80-61,—	.....	.....	.....	.....	.....	20,—,—
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 24 oogst werd aangevoerd : 324 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 90 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 47 kisten wijting; 96 kisten schol; 76 kisten schar; 2 kisten makreel en 72 kisten diversen.

Prijzen in guldens :  
Per 1 kg.: tarbot 13,42; grote tong 13,24-13,12; grootmiddel tong 13,41-13,11; kleinmiddel tong 13,87-13,98; tong één 12,97-12,10; tong twee 9,66-8,81.

Per 40 kg.: tarbot 390-150; griet 167-116; kabeljauw twee 144; kabeljauw drie 134; kabeljauw vier 132; kabeljauw vijf 70-45; schelvis drie 81; schelvis vier 50-38; schol één 132-76; schol twee 80; schol drie 140-72; schol vier 88-62; makreel twee 57-49; schar 80-35; wijting drie 68-39; horsmakreel 16,00-4,90; poonjes 41; bot 27-22; rode poon 108-68; tongschar 104.

De besommingen waren :  
HD 17 f1.730; 67 f7.080; UK 17 f4.600; 48 f4.950; 78 f4.850; 159 f1.275; 234 f2.570; VD 20 f640; WR 98 f1.630; 137 f2.120; IJM 18 f820; 20 f7.800.

Aan de donderdagmarkt van 25 oogst werd aangevoerd : 1.860 kg. tong; 32 kisten tarbot en griet; 578 kisten kabeljauw; 125 kisten schelvis; 397 kisten wijting; 291 kisten schol; 104 kisten schar; 64 kisten makreel en 144 kisten diversen.

Prijzen in guldens :  
Per 1 kg.: tarbot 14,85-14,21; grote tong 13,73-13,61; grootmiddel tong 13,93-12,59; kleinmiddel tong 13,44-12,62; tong één 12,21-11,16; tong twee 9,00-7,84.

Per 40 kg.: steenbok 51; horsmakreel 20-6; bot 32-27; haai 68-62; krab 57; rode poon 96-51; kleine leng 94; hammen met kop 110; tarbot 354-175; griet 244-79; kabeljauw één 144-107; kabeljauw twee 150-130; kabeljauw drie 170-114; kabeljauw vier 128-116; kabeljauw vijf 65-37; schelvis één 88-82; schelvis twee 90-80; schelvis drie 67-42; schelvis vier 52; wijting drie 67-38; schol één 124-110; schol twee 122-110; schol drie 106-63; schol vier 74-45; makreel één 49; makreel twee 52-21,60; schar 67-30; tongschar 175-75.

De besommingen waren :  
KW 63 f24.600; HD 16 f10.000; UK 159 f670; 186 f9.360; 200 f2.690; 234 f600; VD 6 f16.800; 20 f770; IJM 18 f1.330; 25 f800; 27 f3.300. Verder waren er 2 Goederedenaars en 2 Texelaars met totaal f57.000 aan besomming.

Aan de maandagmarkt van 29 oogst werd aangevoerd : 12.105 kg tong; 186 kisten tarbot en griet; 1.748 kisten kabeljauw; 20 kisten koolvis; 185 kisten schelvis; 1917 kisten wijting; 3361 kisten schol; 89 kisten schar; 148 kisten makreel en 132 kisten diversen.

Prijzen in guldens :  
Per 1 kg.: grote tong 13,89-13,34; grootmiddel tong 12,99-12,37; kleinmiddel tong 13,05-12,77; tong één 11,00-10,65; tong twee 8,00-7,71; tarbot 15,59-13,37.

Per 40 kg.: krab 24-20; poontjes 37-34; haai 90-78; rode poon 98;

hammen met kop 124-86; tarbot 429-172; griet 247-136; kabeljauw één 156-96; kabeljauw twee 160-118; kabeljauw drie 140-114; kabeljauw vier 130-98; kabeljauw vijf 112-34,40; koolvis twee 42-36; schelvis één 116-96; schelvis twee 114-98; schelvis drie 104-72; schelvis vier 94-45 ; schol één 100-98; schol twee 88-72; schol drie 72-55; schol vier 94-45; wijting drie 51-36; makreel twee 24-21,60; schar 46-24; tongschar 195-80.

De besommingen waren :  
KW 4 f15.100 ; 11 f24.800 ; 22 f29.500; 24 f35.300; 25 f35.800; 29 f19.300; 51 f15.100; 88 f25.100; 113 f16.900; 145 f26.400; 149 f11.600; 151 f15.300; 167 f18.600; 173 f17.200; 175 f22.400; 189 f23.300; 194 f13.500; 214 f25.700 ; 221 f11.700; 226 f18.300; SCH 256 f22.700; WR 32 f20.900; 57 f21.500; IJM 29 f16.600; 30 f21.400; 44 f36.500; 115 f34.500; 154 f23.600.

Aan de dinsdagmarkt van 30 oogst werd aangevoerd : 160 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 26 kisten kabeljauw; 1 kist wijting; 22 kisten schol; 49 kisten schar; 12 kisten makreel en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens :  
Per 1 kg.: grote en grootmiddel tong 13,80-13,68; kleinmiddel tong 14,80-13,67; tong één 13,20-11,60; tong twee 10,40-8,66; tarbot 15,60.

Per 40 kg.: tarbot 316-208; griet 173; kabeljauw vijf 66-54; schol vier 108-76; makreel twee 45-44; schar 84-76; harders 140; horsmakreel 34-24; bot 24; rode poon twee 114-90.

De besommingen waren :  
UK 48 f1.720; WR 98 f2.720; IJM 18 f2.320; 27 g4.060.

## OOK GOEDE MOSSOLOOGST- VERWACHTINGEN VOOR VOLGEND JAAR ?

We mogen gerust zeggen dat voor de Nederlandse mosselkwekers het huidige seizoen best meevalt. Mooie grote mosselen, weinig gepokt en zeer goed aan vlees. Naar men nu reeds heeft kunnen nagaan wordt ook al broed gezien op de uitgezaaide mosselschelpen, bij sommige tot een dozijn per schelp. Dit laat toe, zo het weder meezit en bij normale omstandigheden, een goede oogst aan broedmosselen te verwachten.

## INTERNATIONALE VISSERIJ- TENTOONSTELLING IN AALBORG

In oktober en meer bepaald van 20 tot 26 wordt een internationale visserijtentoonstelling gehouden in Aalborg in Denemarken. Tot nog toe telt men reeds 200 inschreven uit 14 verschillende landen. Voornamelijk zullen vissersboten, motoren, winchen en elektronische apparatuur evenals visserskledij in de standen te bezichtigen vallen. Er zal ook uitrusting voor vismeelfabrieken voorhanden zijn. Een enkele firma komt zelfs uit Brazilië.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 22-8 tot en met 26-8-1977

Door 61 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid In kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
22.157 kg.	Tong	f 257.415,00	van f 15,25 tot f 7,81
9.154 kg.	Tarbot	f 68.600,03	van f 16,32 tot f 3,10
103.440 kg.	Schol	f 185.985,99	van f 3,38 tot f 1,41
30.315 kg.	Kabeljauw	f 43.177,75	van f 4,45 tot f 0,86
1.795 kg.	Griet	f 5.276,56	van f 4,99 tot f 2,16
9.470 kg.	Schar	f 11.865,04	van f 1,89 tot f 0,60
3.090 kg.	Tongschar	f 3.639,51	van f 3,35 tot f 0,94
972 kg.	Steenbolk	f 2.038,99	van f 4,00 tot f 2,25
470 kg.	Bot	f 463,51	van f 1,21 tot f 0,85
3.965 kg.	Poon	f 2.386,26	van f 0,75 tot f 0,50
3.710 kg.	Hammen	f 4.352,02	van f 2,26 tot f 0,51
236 kg.	Leng	f 1.388,54	van f 6,60 tot f 4,44
90 kg.	Hozemond	f 138,25	van f 1,59 tot f 1,43
610 kg.	Schelvis	f 1.317,70	van f 2,20 tot f 1,31
1.220 kg.	Diversen	f 2.287,63	van f 2,71 tot f 1,48
<b>192.457 kg.</b>		<b>f 587.617,68</b>	

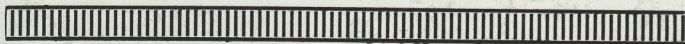
## NIET-ZEEVAARDIG DOOR GEBREK AAN ZORGEN VAN SCHEEPSBEMANNING

Uit de behandeling in Nederland door de Raad voor Scheepsvaart van het vergaan van een vaartuig, is gebleken, dat het gebrek aan zorgen vanwege de bemanning van het vaartuig, oorzaak is van het vergaan van het vaartuig. Er werd bij opkomend slecht weder nage-laten bepaalde voorzieningen te treffen. Deze voorzieningen moeten echter vóór het ontstaan van slecht weder getroffen worden. Aldus werden bepaalde reparaties vóór het vertrek van het vaartuig niet uitgevoerd of zeer onvoldoende, waardoor het schip gemakkelijker water maakte. De pompen werkten niet of slechts zeer gedeeltelijk en vielen spoedig uit. Zuig- en afvoerleidingen waren verstopt en kleppen liepen vast. Zware voorwerpen stonden los in het schip en richtten door het zware slingeren schade aan de leidingen waardoor het schip ten slotte onbestuurbaar werd. Het sluitmechanisme van het luik van het visruim weigerde eveneens dienst, zodat het overspoelen de water ook in dit ruim terecht kwam. Het schip maakte weldra zoveel water dat het gevaarlijk slagzij maakte en ten slotte diende verlaten te worden. We mogen dus gerust zeggen dat dit vaartuig verloren ging door gebrek aan zorgen vanwege de bemanning en door onaanvaardbare nalatigheden. Het is dus nuttig dat sluitmechanismen, pompen en dergelijke regelmatig vóór het vertrek van het vaartuig nagezien worden en we menen dat zelfs een onverwachte controle van de Inspectiedienst in sommige gevallen wel aangewezen is. Het gaat trouwens niet alleen om het schip maar ook om mensenlevens. Een schip dat zeevaardig bevonden werd, kan inderdaad na een bepaalde tijd, door gebrek aan zorgen, door een opeenhoping van kleine verwaarlozingen, ten slotte in zwaar weder een echt gevaar uitmaken zoals dit met het Nederlands vaartuig bleek. Dit is onverantwoord en hier zou zeker moeten opgetreden worden. Voor gebrek aan zorgen zou zowel de redder als de schipper dienen verantwoordelijk gesteld te worden. Het gaat hier tenslotte ook om mensenlevens.

## HOOGWATER- BOEKJES

De firmas die wensen Hoogwaterboekjes voor 1978 te bestellen, worden verzocht dit nu reeds te doen, daar deze meer en meer gevraagd worden en de uitgave begin november reeds zal verschijnen. De prijs zoals vorig jaar is gesteld op 25 fr. BTW inbegrepen plus 6 fr. verzendingskosten, kan gestort worden op P.C.R. 000-0418987-44 met vermelding van het getal en de uitgave.

## 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.

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)

# EVEREST

**SCHILFERIJSFABRIEK**

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

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

# REDERS

# LEEST UW

# VAKBLAD



# HULP in NOOD

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.

