

het visserijblad

Vrijdag 20 april - Nr. 15

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

HET DRAMA VAN DE GASOLIEPRIJZEN

Geen paniek zegt Minister Claes OF SPEELT HET MIN. VAN ECON. ZAKEN ONDER EEN HOEDJE MET DE GROTE OLIEMAATSCHAPPIJEN ?

De minister van Economische Zaken, die met stille trom in verlof vertrokken is, wist de televisie kijkers gerust te stellen met zijn bekend monnikellachje, dat de gasoiltoestand in België absoluut geen paniek moet baren. Hij heeft de toestand in handen.

Op de vraag of ook de voortverkopers geen paniek moeten hebben, heeft hij wijselijk gezwegen.

Intussen is het ons mogelijk op de vrije markt gasoil te kopen aan 6,87 fr. de liter, maar wij moeten die verkopen aan de reders, volgens de prijsbepaling van minister Claes, aan de prijs van 5,69 fr de liter. Geen paniek dus !

En in consummatie aan 6,14 fr. plus BTW.

Maar er is meer.

Vandaag zijn we ons gaan informeren bij een visserijcoöperatieve in Nederland. Daar wordt de gasoil aan de visserij verkocht aan 34,5 à 35 cent de liter, hetzij in onze munt voor 5 fr. à 5,20 en de coöperatieve heeft er dan nog een mooi stuiver aan over.

Onze visserij moet dus niet in paniek leven : ofwel koopt men op de vrije markt aan 6,87, ofwel blijft men aan de kaai liggen, ofwel koopt men met wat geluk aan de trust tegen 5,69 fr. Niemand zal zich zorgen maken. Niemand heeft recht om te panikeren, ook zij niet die in de beste voorwaarden toch nog 50 centiemer méér betalen dan hun Nederlandse kollega's.

Naar verluidt kijkt de Belgische Petroleumfederatie de kat uit de boom, omdat het akkoord tussen de regering en de federatie einde mei of juni ten einde loopt en men wil afwachten wat er voor nieuws uit de bus komt. Gezien volgens de minister de verbruiker geen paniek moet kweken, zou de federatie kunnen in paniek slaan. Vandaar dat men de leveringen zoveel mogelijk blokkeert. Het is immers zo, dat de prijsbepaling volgens gezegd akkoord, de petroleumfederatie blijkbaar geen windeieren heeft gelegd, zodat men alle reden heeft om goede vriendjes te blijven met Claes en consoorten. En zeggen dat deze minister en zijn kabinet de vertegenwoordigers zijn van de kleine man.

Wel volgen uitsluitend de prijzevolutie voor de visserij. Het fameux akkoord dat onze regering destijds heeft afgesloten is ontgensprekelijk van aard gebleken om de Belgische trust een deftige frank meer te laten verdienen dan in de ons omringende landen. Want gemiddeld genomen, heeft men in Nederland en in Engeland goedkoper kunnen kopen dan bij ons. We kunnen dan ook niet anders dan onze duurder prijs op rekening te schrijven van de socialistische minister Claes, die het ons ook in 1973-74 zo gelapt heeft met al de woordenvloed er aan verbonden.

Zelfs als de minister akkoord gaat dat de vrije verkoop in België de keel gesnoerd wordt (wat het monopolie van de grote merken nog zal verstevigen), blijft er voor hem geen verontschuldiging voor onze duurder prijs t.a.v. Nederland.

(Vervolg blz. 2)

E.E.G. voorziet opnieuw nieuwbouwsubsidies

Onder verordening 1852/78 van 25 juli 1978 werd ongeveer 200 miljoen voorzien voor de bouw van kustvaartuigen (+ 27 meter), waarvan België echter spijtig genoeg niets heeft gekregen.

Per 26 maart 1979 verschijnt er thans een nieuwe verordening, waarbij 600 miljoen wordt uitgeschreven tegen volgende (beknopte) reglementering :

Art. 1 — Het Fonds kan deelnemen aan de financiering van investeringsprojecten die gericht zijn op de ontwikkeling van de kustvisserij, enz.

Art. 2 — Onder project wordt verstaan elk investeringsproject dat betrekking heeft op de bouw of de aankoop van vissersvaartuigen, enz.

Art. 3 — Om voor bijstand van het Fonds in aanmerking te komen moeten de uitrustingen in het kader van de projecten aan de volgende technische voorwaarden voldoen :

— een lengte tussen de loodlijnen hebben van tenminste 12 en ten hoogste 24 meter of een tonnage van tenminste 25 en ten hoogste 130 bruto ton.

Art 6 — De bijstand van het Fonds bestaat in een kapitaalsubsidie welke ineens of in gedeelten wordt uitgekeerd.

Voor elk project moet de financiële deelneming van de begunstigde tenminste 50 t.h. van de verrichte investering bedragen; moet de financiële deelneming van de betrokken Lid-Staten tenminste 5 t.h. van de verrichte investering bedragen; bedraagt de door het Fonds verleende subsidie ten hoogste 25 t.h. van de verrichte investering.

Art. 7 — De duur van deze gemeenschappelijke aktie is beperkt tot 31 december 1979.

Art. 8 — De aanvragen om bijstand uit het Fonds moeten aan de commissie worden voorgelegd vóór 1 juli 1979.

De commissie zal uiterlijk op 31 maart 1980 een beslissing nemen.

Totdaar de voornaamste bepalingen van deze nieuwe verordening, waarbij vooral moet onderlijnd worden dat de datum voor inzending zeer kortbij genomen is nl. 1 juli 1979.

Hieruit blijkt wel de bedoeling voorrang te willen geven aan de aanvragen die reeds vroeger werden ingediend, maar die niet konden begiftigd worden wegens budget-tekort.

Het is nochtans voorzien dat kandidaat-bouwers opnieuw een kans krijgen. De datum van 1 juli 1979 is echter nogal misleidend; men moet immers een niet-eenvoudig dossier samenstellen en dit 1 maand vroeger indienen bij de Zeevisserijdienst te Oostende (Min. v. Landbouw).

Alle reders of vissers, die hieromtrent verder uitleg wensen mogen zich steeds wenden tot de heer De Roose, directeur Hand in Hand Zeebrugge of tot de heer Vandenberghe, directeur van Hulp in Nood, Hendr. Baelskaal 27 te Oostende.

HET DRAMA VAN DE GASOLIEPRIJZEN

(Vervolg van blz. 1)

EN WAT ZAL DE EEG DOEN ?

We herinneren ons dat het ministerie van Landbouw destijds niet kon ingaan op het verzoek van de visserij om een teruggave te geven op gasoilaankoop (zoals het voorheen wel was gebeurd), met het argument dat dergelijke tussenkomsten verboden werden door de EEG, die geen discriminatoire maatregelen kon toelaten, hoewel Frankrijk nog altijd tussenkomt !

Als er nu klaar en duidelijk bewezen wordt, dat de Nederlandse visserij merkkelijk goedkoper bevoorraadt wordt dan onze eigen vissers, is zulks toch blote EEG-discriminatie en kan ons ministerie van Landbouw toch niet langer dit argument gebruiken ?

Maar de regering is natuurlijk platzak en zal wel geen reserves vinden op het budget om een reductie op gasoil te kunnen verlenen. Anderzijds is de regering overgeleverd aan de petroleumfederatie en zal dus ook geen middel vinden om de prijs in de hand te houden.

Maar er is geen reden tot paniek !

En dat noemt men in ons land ook : de prijzen drukken.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN - MAAND MAART 1979

Inbouw nieuwe motor :

N.408 «SPERANZA» — eigendom : Kusters Theophiel - Vanhove, H. Serruyslaan 1 bus 3, 8400 Oostende.
Motor Deutz - nr. 5639696 - bouwjaar 1976 - 400 P.K.
Zeebrief : 16.3.1979.

Bijvoegen telefoonnummer :

WITGEERS Walter, eigenaar van de Z.550 en de Z.600., Doornhaagstraet 173, 8370 Blankenberge, tel. (050) 54.47.57.

Adresveranderingen :

Goutsmit Henri, eigenaar van de O.127 «Okeanos» : Voorhavenlaan 100, 8400 Oostende.

Calcoen Roger - Vermote, eigenaar van de N.15 «De Kottens», Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelkerke.

Verandering van eigenaar :

N.706 «Ster der Zee» — Eigendom : Gerard en Everaert PVBA, Prinsendreef 28, 8440 Middelkerke, tel. (058) 23.55.12.
Zeebrief : 10.4.1979.

Geschrapt :

N.345 «FINISTERRE» — Eigendom : 1) Legein August - Coulier, Kokstraat 47, 8450 Nieuwpoort; 2) Legein Jacky, Astridlaan 39, 8450 Nieuwpoort.
Geschrapt : 27.3.1979

N.761 «VREDE IN CHRISTUS» — Eigendom : Vercoutter Gabriel - Bogaert, Schipstraat 69, 8450 Nieuwpoort.
Geschrapt : 27.3.1979

O.66 «ROI LEOPOLD» — Eigendom : Rederij LAMBIK PVBA, J. Besagestraat 78, 8400 Oostende. Geschrapt 26.3.1979.
Geschrapt : 26.3.1979.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Schandelijke Ierse uitdaging aan Franse vissers

Verleden week gaven we het relaas over het opbrengen van een treiler uit Lorient, de „Guémina” en hoe men werkelijk op alle mogelijke wijzen de rederij heeft willen pesten, tot ten slotte uitgemakkt werd door het beroepshof dat de eerste rechtbank onwettelijk had gehandeld. Na 14 dagen openthoud heeft men ten slotte de „Guémina” eindelijk vrij gelaten. Toen de schipper een tekort aan brandstof vaststelde wegens het ver uit zijn weg lopen met het opbrengen naar de haven van Galway en omdat op het ogenblik van het opbrengen zijn reis uit was, werd hem deze brandstof geweigerd. Het is duidelijk dat dit een zekere Ierse vijandigheid is tegenover de vaartuigen uit de andere partnerlanden, die volgens hen te veel vis komen wegvangen. De „Guémina” heeft dan ook zijn reis met een tekort aan brandstof moeten aanvullen, hopen de er toch in te slaan de thuishaven Douarnenez te bereiken. Het vaartuig is echter onderweg zonder mazout gevallen en heeft moeten beroep doen op de Franse marine om opgesleept te worden. Het was de mijnenveger „Dampaire” die de treiler hulp heeft geboden. Ondertussen zijn heel wat meer details van het incident vrij gekomen. Aldus is nu geweten, dat de Franse treiler de kustwachter op de radar speurde, toen de „Guémina” naar huis vaarde en hiervoor door de Sybill binnen de 6 mijl uit de kust passeerde. De kustwachter zette koers naar de treiler en loste een serie schoten die onder meer de positie-lichten en vaartlichten stuk schooten.

Aan boord van de „Guémina” kon men de ontzetting en de verontwaardiging niet op. Onder het proces werd door de rechtbank vastgesteld, dat de Ierse kustwachter schietoefeningen hield en dat het de treiler was die zonder reden en zonder recht, in het schietveld kwam gevaren !

De Franse schipper en de bemanningsleden verklaren verder onder eed dat de Ierse kapitein van de kustwachter compleet dronken was en toen hij aan boord kwam verscheidene malen uit dronkenschap is gevallen. Het is duidelijk dat men dan 's anderendaags een beschuldiging opgezet heeft om zich zelf te redden.

Volgens de kustwachter zou er gevestigd geweest zijn binnen de zes mijl uit de kust, met te kleine netmatswijdte en met verboden vistuig.

Dat een dronken kapitein van een kustwachter toeren uithaalt, daar zou men nog over kunnen, vermits geen enkel land vrij is voor fratsen van een bedronken officier. Dat men echter een beschuldiging staande houdt en dat de rechtbank zich daartoe leent, en absoluut geen gehoor verleent aan de verzoeken van de Franse rederij om de totale bemanning van de Ierse kustwachter te onderhoren, is echter niet meer aanvaardbaar. Dat men op de rechtbank dan zover gaat een boete te gaan vorderen van verscheidene miljoenen en hiervoor een waarborg eist van 8 miljoen B. fr., loopt toch wel de spuigaten uit. Voor de tweede maal geoordeeld voor de rechtbank te

Galway madat het eerste vonnis verbroken werd, hoorde de schipper zich terug veroordelen wegens het vissen binnen de zes mijl tot een boete van meer dan 8 miljoen B. fr. en het aanslaan van vis en vistuig. Dit tweede vonnis werd andermaal door het Hof van Beroep verbroken. Ten slotte werd een voorlopige overeenkomst bereikt, omdat de zaak terug zal opgeroepen worden op 28 april waarop dan zal beslist worden of het geval voor de rechtbank moet komen of niet. In geval de zaak voor de rechtbank komt, moet de reder en de schipper zich op 7 mei op de rechtbank te Galway melden ! Het schip werd ondertussen vrij gegeven mits..... een bankwaarborg van 1,7 miljoen B. fr. voor de overtreding, 600.000 B. fr. voor de vis en het vistuig en 7.000 B. fr. voor de schipper ! Bij al dit komt nog, dat 70 % van de gevangen kreeftjes niet meer verkoopbaar waren en de 30 % maar een kleine prijs kreeg. Voor de schipper-reder was dit een verlies van bijna 1 miljoen B. fr.

In deze paar weken was hij 7 kg. vermagerd van het over en weer slepen van de ene rechtbank naar de andere en de opgelopen miseries. Zeggen we nog dat al deze feiten gestaafd worden door de uitspraken van de bemanningsleden van de 2 andere Franse treilers die samen met de „Guémina” op de terugreis waren naar de thuishaven. Zij verklaren eveneens dat alle Bretoense vaartuigen die van de visvangst terugkeren of er naar toegaan, langs het punt van de Sybill passeren omdat ze hierdoor telkens 4 uur winnen. Dat de „Guémina” niet in dit gebied viste, kon onder meer nog vastgesteld worden door de defekte oproltrommel. Wat de eigenaar ook niet medegevallen is, is de houding van de burgemeester van Galway, zusterstad van Lorient, die, niettegenstaande twee telegrammen, zich nog niet eens gewaardigd heeft, een bezoek te brengen aan de „Guémina” om minstens de Franse reder behulpzaam te zijn in het vervullen van de formaliteiten en in het geven van inlichtingen. We menen dat tussen de beide steden niet veel meer zal terecht komen van toekomstige verbodsbepalingen, waartegen de visserij uit Lorient zich zeker zou verzetten.

We wachten nu het verder verloop van de zaak af vooraleer onze bekommernis en onze eventuele verontwaardiging in deze zaak te uiten. Er kunnen inderdaad, na grondig onderzoek, nog altijd verontschuldigungen door Ierland aangeboden worden, alhoewel de reder met de gebakken peren zal blijven zitten.

Wat de reder eveneens niet goed overgekomen is, en door hem krachtig verwoord werd bij zijn terugkomst te Lorient, is het feit, dat hij in Ierland nooit de Franse konsul gezien heeft, die in feite de eerste moet zijn om zich het lot van Franse onderdanen in moeilijkheden, aan te trekken. Hij is zelfs niet eens op het tribunaal gekomen. Wel schijnt, na contactname, een vertegenwoordiger van de E.E.C. tussengekomen te zijn.

En zeggen dat dergelijke landen in E.E.C.-verband, miljarden steun krijgen om zich economisch op te werken.

Premies van VOZOR-gelden

KOMMENTAAR EN PRAKTISCHE VOORBEELDEN

VOOR JONGE SCHIPPERS EN MOTORISTEN

(Vervolg van verleden week)

2. NIEUWBOUW EN NIEUWE TYPES

A. — WAT KOMT ER IN AANMERKING ?

- De nieuwbouw van een vissersvaartuig, dat tussen de loodlijnen maximum 27 meter meet en geen vermogen ingebouwd krijgt dat 1.000 PK overschrijdt.
- De aankoop van een vaartuig (of de bouw) van een ander type dan dat er heden in België vaart, of een vaartuig bestemd voor een visserijsysteem dat bij ons nog niet wordt beoefend.

B. — WIE KOMT ER IN AANMERKING ?

- De gevestigde reder. Dit betekent de natuurlijke of de rechtspersoon (vennootschap), die op 10 maart 1979 sinds minstens 2 jaar onafgebroken voor minstens 50 t.h. eigenaar was van een onder Belgische vlag varende vaartuig.
N.B. Hier is niet duidelijk of men slechts eigenaar moet zijn dan wel of men een vaartuig moet uitbaten.
Evenmin kan uit deze tekst worden uitgemaakt of «onafgebroken» een schorsing in het handelsregister betekent, dan wel de periode tussen eventuele verkoop en aankoop van een schip.
- De gebrevetteerde schipper of motorist, die de leeftijd van 40 jaar niet heeft, bereikt en minimum 3 jaren vaart op zijn naam heeft. Over die jaren vaart rees intussen de vraag of dit betekent 3 X 365 dagen effectieve vaart ofwel 3 kalenderjaren aanmontering.

In deze rubriek wordt er ook geen gewag gemaakt van de mogelijke samenwerking tussen een schipper en een derde zonder dat deze een vennootschap onder elkaar oprichten.

C. — Onder voorwaarde dat de aanvrager minstens 15 procent aan eigen middelen zelf inbrengt, kan hij genieten van :

- 10 % of maximum 4.000.000 voor nieuwbouw.
- 20 % van de bouwprijs voor de bouw van een vaartuig dat niet groter is dan 60 bruto ton en waarvan de motor geen 300 pk overschrijdt. Nochtans blijft ook hier het maximum bepaald op 4 miljoen.
- 15 % met een maximum van 1.500.000 fr. voor de aankoop van een bijzonder type vaartuig (zoals onder A hierboven beschreven), in zover dat voor deze aankoop ook het Scheepskrediet (NMKN) tussenkomt.
- 30 % met een maximum van 2.500.000 voor de aankoop van een speciaal type, voor zover er geen beroep wordt gedaan op het Scheepskrediet.
N.B. We vragen ons af waarom het maximum hier niet logisch werd doorgetrokken tot op 3.750.000 fr.
- 15 % met een maximum van 6.000.000 voor nieuwbouw van een bijzonder type of geschikt voor het beoefenen van voorheen door Belgische reders nog niet gebruikte systemen.

We hebben gemeend onze lezers te hebben kunnen helpen met het verduidelijken van deze wetsartikelen, maar we kunnen niet loochenen dat ook wij soms het antwoord moeten schuldig blijven op de ons gestelde vragen. Gezien echter in die praktijk ook de onbeantwoordbare vragen zullen moeten beantwoord worden, moeten we konkluderen dat er voor de onvoorziene gevallen zal beroep gedaan worden op het koninklijk besluit van 27.2.79. Dit wil zeggen dat de minister zelf heel dikwijls de knoop zal moeten doorhakken. Dit maakt uiteraard een soepele toepassing van de reglementering mogelijk; anderzijds kunnen bepaalde aanvragers daardoor in verlegenheid geraken omdat hen niet altijd voor 100 t.h. zeker zal kunnen voorspeld worden of zij kans maken op een premie.

Met deze vragen koesteren wij de stille hoop dat de minister van Verkeerswezen zich misschien zal gewaardigen om een en ander te willen verduidelijken, waarvoor wij natuurlijk graag ons blad openstellen.

Voor verdere inlichtingen mag men zich steeds wenden tot de heer De Roose directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge of tot de heer Vandenbergh, directeur van Hulp in Nood, Hendrik Baelskaai 27, Oostende.

Schadegevallen in de zeevisserij

— De Z.12 „Sabrina” diende met schade aan de keerkoppeling opgesleept te worden door de Z.55 „Goe. de Hoop”.

— Toen de Z.200 „Tijl Uilenspiegel” de single side band zender wilde gebruiken stelde de bemanning vast dat de sweep-antenne in de achtermast gebroken was, tengevolge van een zware stormbui, kracht 8. Na beveiliging van de gebroken stukken, werd de visserij verder beoefend.

— Bij het aan de korre zijn, werd plots een harde klop in het achterschip gehoord gevolgd door trillingen. Verondersteld werd dat de N.706 „Ster der Zee” met de schroef op een onder water drijvend voorwerp had gestoten. Bij het binnenkomen werd het schip op de slipway geplaatst en de reserve schroef opgezet.

— De O.77 „Yvonne - Andrea” diende met kuil in de schroef sleep.

hulp in te roepen van de staats-sleepboot „Zeetijger” die het schip veilig afmeerde. De schroef werd door een kikvorsman vrijgemaakt.

Toen de N.40 „Ravelingen” aan de korre lag verminderde de motor van toeren en werden trillingen waargenomen. Vastgesteld werd dat een stuk net in de schroef verward zat. Na verschillende pogingen aangewend te hebben om de schroef vrij te krijgen, wat niet lukte, werd de terugreis op eigen kracht aangevat. Door een duiker werd het stuk net uit de schroef gehaald. Geen verdere schade werd vastgesteld.

— Tijdens het manoeuvreren met de Z.589 „Esperanza” viel de motor plots uit en door de sterk uitgaande tij dreef de Z.589 tegen de N.705 „Lumar” waardoor volgende schade werd aangericht : verschaningsboord gescheurd. De Z.589 liep geen schade op.

Het Visserstehuis „De Bolle” blijft een nuttige instelling

Het is onze lezers bekend dat te Oostende nog steeds een visserstehuis „De Bolle” werkt onder voorzitterschap van de heer A. Opstaele.

Deze instelling werd immers gesticht om jonge vissers die geen ouders meer hebben of geen tehuis, in op te nemen wanneer ze uit zee komen, wat een delicaat maar zeer prijzenswaardig werk daarstelt.

Onlangs was er sprake dat dit tehuis zou herbouwd worden zoals het Kon. Werk Ibis op de gronden aan de andere zijde van het Godtschalck instituut gelegen.

Dit tehuis is immers de voortzetting van het Ibis tehuis waar aan 16 jaar de jongens, wezen en andere, het instituut dienen te verlaten.

Hier wordt nuttig werk verricht, maar heeft men ook financiële steun nodig om de 15 à 18 jonge verblijvenden een behoorlijk tehuis te geven wanneer ze uit zee komen, in plaats van ze in allerlei instellingen te zien terecht te komen, zonder wat huiselijk comfort.

Ook jongeren buiten de visserij worden nu opgenomen om ze in het bedrijf te trachten tewerk te stellen, wat een lofbaar idee is.

De algemene dagelijkse leiding van De Bolle, wordt immers waargenomen door Mw. Boey van Bredene, die dat op uitstekende wijze doet.

In 1978 passeerden 24 jongens in het tehuis, waarvan één in het huwelijk trad, twee naar hun familie terugkeerden en een zijn legerdienst vervulde.

De huidige bezetting behelst echter nog slechts 9 jongens onder voogdij en twee privé plaatsingen, zodat er nog plaats is voor een 7-tal jongeren.

Onder die 11 jongens zijn er zes die ter visserij gaan, ene naar de visserij school. Wat een kentering ten gunste is, is het feit dat deze jongens nu meestal aan boord van hetzelfde schip blijven varen.

Het gebouw zal opgefrist worden daar van nieuwbouw of afbraak vóór 1980 nog geen sprake is.

Deze jongens krijgen hun volle

loon niet in handen. Het wordt na aftrek van hun woonvergoeding op hun spaarboek geplaatst, zodat in 1978 daarop 362 duizend frank werd geplaatst. Kontakten worden van uit De Bolle genomen met reders en schippers om de geplaatste jongens te steunen in hun opleiding, wat van groot nut is, zoals ten andere ook gebleken is aan boord van de O.29 „Broodwinner” waar schipper Van Craeynest een uitstekende opleider is voor de jeugd.

De financiële toestand werd voor 1978 uiteengezet door de heer Jean Seghers, die wees op de noodzakelijke financiële steun en die dient gelukkigwens voor de onbaatzuchtige wijze waarop hij deze administratie leidt. Ook zijn hulp, de heer Taillaert, dient geluk gewenst.

Door het gemeentebestuur van Oostende, de Provincie en de Nationale Loterij wordt jaarlijks een financiële hulp toegezegd.

Wij vragen ons af waarom Brugge en Nieuwpoort, die onrechtstreeks belang hebben bij het vormen van vissers, dit ook niet doen. Of zijn alleen de ontvangsten van de visserij voor deze gemeentebesturen van belang ?

Tijdens het jaar 1978 namen de heren John Lauwereins, Kamiel De Houck en Prosper Vandenbergh ontslag als beheerder, maar blijven de twee laatste eenvoudig lid van het tehuis.

De heer Opstaele bracht hulde aan de hulp steeds door hen geleverd en hij verheugde deze hulp toegezegd te blijven door de heer Vandenbergh.

De heer Schepen Dumarey blijft beheerder voor een nieuwe periode van vier jaar, evenals de heer Taillaert Roger.

Mevrouw Boey zal de mensen uit het visserijbedrijf trachten lid te maken van „De Bolle”, die financiële steun nodig heeft. Zij deed beroep op alle beheerders opdat zij in hun relatieskring, sociaal voelen de personen hiertoe zouden aanspreken.

Een bezoek door studenten van sociale scholen en door reders, zou er veel toe bijdragen, het groot nut van deze instelling voor de visserij en op sociaal vlak te doen inzien.

Rederijen onder goedkope vlag ontwapenen niet

We gaven reeds verscheidene malen een relaas over acties vanwege de bemanningen van zeeschepen die onder goedkope vlag varen en dan nog niet eens hun hongerloon betaald worden. Het is één van die weinige verzetacties, met of zonder syndikale steun, die we kunnen begrijpen en aanvaarden, omdat de rederijen onder goedkope vlag de concurrentiepositie van de gevestigde, ernstige rederijen, ondermijnen. Verder zijn de zeeschepen die uitgerust worden door weinig skrupuleuze reders en onder goedkope vlag varen, doorgaans zeer slecht uitgerust, wat de navigatie-apparatuur betreft. Zij volgen evenmin de zeevaartreglementen en andere trafieeregelingen en zijn aldus de oorzaak voor heel wat ongevallen, waarvan niet alleen andere zeeschepen als slachtoffer vallen, maar eveneens vissersvaartuigen.

Onlangs vernamen we nu dat de Federatie van Griekse rederijen een overeenkomst heeft afgesloten met de regering van Bangladesh en het marinesyndikaat om 2000 man uit dit land op hun schepen te aanvaarden aan een loon gelijk aan 50 pct van het werkelijk loon van het Grieks bemanningslid. Voor wie weet dat de Griekse re-

ders nu ook niet uitblinken in het geven van fatsoenlijke lonen aan hun eigen Griekse bemanning, kan men zich aldus voorstellen, wat dit bij deze onderontwikkelde uit Bangladesh zal worden. Pro memo herinneren we er aan, dat een Griekse reder zijn Indische bemanning op het in bezetting genomen schip in een Franse haven, 3.500 BF per maand uitkeerde met uitsluiting van enige sociale en familiale vergoedingen (kindergeld, pensioenen, ziekteverzekering, enz). Als we hier aan toevoegen dat Griekenland nu de toetredingsakte tot de EEG ondertekend heeft en dat de feitelijke toetreding in 1981 waar wordt, dan stellen er zich toch bepaalde vragen, vooral wat het scheepvaartverkeer betreft. De concurrentiepositie van de EEG-landen, België inbegrepen is reeds niet te schitterend. We hopen dat men te Brussel hiermede rekening heeft gehouden. Nochtans moet Griekenland de wet van «gelijk loon voor gelijk werk» die door de EEG erkend wordt, toch aanvaarden.

In Griekenland zelf bestaat een wet die verbiedt dat meer dan 25 pct van de bemanningsleden op Griekse schepen, buitenlanders zijn. De Griekse redersbond die nu

een homogene buitenlandse bemanning wenst, antwoordt hierop dat men in Griekenland de nodige bemanningsleden niet vindt. De Griekse syndikaten replicheren hierop met er op te wijzen, dat de lonen en de toestand waarin de Grieken aan boord van de zeeschepen moeten werken, de hoofdoorzaak zijn waarom de eigen bemanningsleden zich van de vaart afwenden. Wat de Griekse redersbond echter in het bijzonder aanbelangt, is het feit, dat de vreemde bemanningsleden voor de helft van het loon en praktisch zonder sociale voorzieningen komen werken. Al het ander is praat voor de vaak.

Het is duidelijk dat, anderzijds de gasten uit Bangladesh, zeker nog alles moeten bijgeleerd worden in verband met de zeevaart. Dit zal zeker niet de hoofdbekommerenis zijn van de Griekse reders. Dat echter ook rederijen uit de Verenigde Staten, voornamelijk dan in handen van de genaturaliseerde Grieken, Italianen, Israëliërs, enz. ook al hun vaartuigen laten inschrijven in een land onder goedkope vlag, is toch wel bedenkelijk. Zolang de regeringen zelf niet ingrijpen en dit aan hun onderdanen verbieden, zal de plaag van de goedkope vlag blijven voortwoekeren en zich zelfs nog meer ver-

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BIJ FAILLISSEMENT UIT TER HAND TE KOOP

1) De 0.180 'Hendrika - Judith'

Stalen vaartuig, Br. T. 98,71, netto 41,64, lengte over alles 28 m., breedte 6,02 m., holte 2,82 m.

Het schip is in 1957 gebouwd te Amsterdam en uitgerust met een M.W.M.-motor van 435 PK van het jaar 1971.

De motor is voorlopig defect. De herstellingskosten zijn geschat op 150.000 fr.

Het vaartuig is in een goed onderhouden staat, uitgerust met een vislier Brusselle, type D5 (2 hoofd- en 2 hulptrommels) en heeft bommen op de voormast. De bommen zijn voorzien van korijzers en korrestokken, met 2 reservestokken en 2 reservekorijzers.

Het visruim is beplaat en voorzien van een koelinstallatie. Hydraulische stuurmachine.

Verzekerd voor 8.250.000 fr.

2) De 0.181 'Cleopatra'

Stalen vaartuig, Bruto T. 129,70, Netto 44,74. Gebouwd in 1965 op de werf Panesi te Oostende, voorzien van een motor Baudouin, van 600 pk van 1972. Hebbende in de laatste reis een krukasbreuk opgelopen.

Voorzien van een vislier Brusselle type DV (2 trommels met 2 hulptrommels) en A bokken met korijzers, korrestokken en een reservestok. Het visruim is beplaat en voorzien van twee luikhoofden en een koelinstallatie.

Verdere uitrusting: Hoofddynamo 110 V 16 kw 750/2.250 t. Hulpmotor Samofa 20 pk bij 1.000 toeren, hulpdynamo 10 kw, hulpwaterpomp en noodsmeeroliepomp, twee elektropompen en centrale verwarming.

De stuurmachine is hydraulisch.

De hoofdafmetingen zijn: lengte over alles 29,73; breedte 6,28 m. en holte 2,86 m.

Dit schip was verzekerd voor tien miljoen frank.

3) De 0.182 'Caesar'

Stalen vaartuig, hebbende een Br. T. van 155,74, netto 68,67, lengte over alles 35,02 m., breedte 6,33 m., holte 2,80 m.

Dit schip is gebouwd in 1967 op de werf Seghers te Oostende en uitgerust met een motor MWM van 850 PK bij 900 toeren, van het jaar 1971.

Dit vaartuig vaarde op IJsland en behoorde tot de tien vaartuigen waarvoor de Belgische regering toelating had er nog te vissen.

De motor is voorzien van een Reyntjes keerkoppeling.

Het vaartuig is in zeer goed onderhouden staat en uitgerust met een Brusselle vislier type V 38 II met twee hoofd- en twee hulptrommels, heeft een A-mast met bommen, korrestokken en korijzers. Er zijn twee reservekorijzers aan boord.

Het visruim is beplaat, voorzien van vier luikhoofden en heeft een koelinstallatie.

De stuurmachine is hydraulisch.

Het schip was verzekerd voor 13 miljoen.

Deze vaartuigen worden verkocht in de toestand waarin zij zich bevinden zonder verhaal vanwege de koper(s) in verband met de eventuele herstellingsstaat.

BEZICHTIGING aan de Hendrik Baelskaai over de Liefke-morestraat.

Voor alle offertes wende of schrijve men aan de heer Robert Volckaert, advocaat en curator, Elisabethlaan 163, Oostende, tel. (059) 70.71.73.

Beperkingen en viskwota bezien vanuit Nederland

In Nederland wordt er nog altijd nagekaart over de internationale visserijkonferentie in Hull. Aldus lezen we in de «Visserijwereld» beschouwingen over de visserijbeperkingen en over de kwota met een duidelijk Nederlands aksent.

Bij onze Noorderburen heeft de visserijvloot zich gespecialiseerd, om het zo uit te drukken, in een haringvloot meestal uitgeoefend door grote treilers en bijna eenzijdig uitgerust voor deze visserij. We treffen er ook een eenzijdige tong- en scholvisserij aan met gespecialiseerde kotters, enz..... In ons eigen land is onze visserijvloot doorgaans samengesteld uit polyvalente vaartuigen, of op zijn minst gezegd, niet gespecialiseerd voor een bepaalde visserij. Men oefent er seizoensvisserijen uit naar gelang het tijdperk en naar gelang het beste moment voor het vissen op bepaalde soorten. Er worden dan andere netten aangeslagen en kleine aanpassingen aan boord uitgevoerd. Men verliest wel het voordeel van de specialisatie maar wint anderzijds, dank zij het multipurpose en polyvalent karakter. Men is klaar en bereid voor alle visserijen. In tijden van vangstbeperkingen en kwoteringen, heeft dit een enorm voordeel. Aldus zien we dat bij onze noorderburen de gespecialiseerde haringvloot uitzonderlijk zwaar getroffen wordt door een praktisch totaal vangstverbod op de haring. Ook de gespecialiseerde kottervloot op tong en schol wordt in bepaalde perioden afgeremd door uitputting van de toegekende kwota. Het is dus begrijpelijk dat onze noorderburen een meer aangepaste regeling voorstaan wat de beperkingen en de kwotering betreft. Aldus wensen zij voor de haring een niet zo drastisch en algemeen vangstverbod, maar een minder uitgesproken beperking omdat aldus de gespecialiseerde haringvloot toch nog in zekere mate aan haar trekken komt.

We begrijpen aldus best de Hollandse redenering dat men niets heeft aan een totale vangstverbod op een bepaalde soort, in casu hier de haring en dit voor vele jaren, waardoor de haringvloot zou gedoemd zijn te verdwijnen omdat de rederijen door deze beperkingen voor onoverkomelijke financiële moeilijkheden zouden komen te staan. Ook de kwestie van de gespecialiseerde bemanning speelt hier een rol. Als men dus na een zeker aantal jaren terug kwota vrijgeeft voor deze vissoorten die een totaal vangstverbod gekend hebben, dan kan het goed gebeuren, dat landen met gespecialiseerde vloeten hier niets meer aan hebben omdat hun vloot teveel uitgedund of zelfs helemaal verdwenen is. De «Visserijwereld» ziet het dan ook in deze optiek en poneert voor een meer langzame groei van bepaalde visstanden met een behoud van daaraan aangepaste werkgelegenheden, dan van een snelle groei van een beschermde visstand met de hieraan verbonden maximale onderbreking van het bedrijf.

Alhoewel wij hier in België over geen gespecialiseerde vloot beschikken, in het bijzonder wat de haringvangst betreft, kunnen wij hier toch de stelling van onze Noorderburen bijtreden. Trouwens het is niet de eerste maal, dat wij in het Visserijblad geopteerd hebben voor een, eerder langzame groei van de visstand, vooral ook, dat zelfs de biologen nog altijd voor verrasingen kunnen staan door een bepaalde vissoort optimaal te beschermen. Wat in het bijzonder de haring betreft, is dit een zeer vraatzuchtig dier en waar scholen voorbijtrekken van miljoenen stuks, kan men zich zowat indenken, wat er nog overblijft van de flora. Als dit gebeurt in een gebied waar andere vis kuit schiet, dan blijft er niet veel meer over van het broed en zelfs van de latere larven.

Hierbij komt nog, dat ook de verwerkende industrie zwaar getroffen wordt bij te drastische beperkingen op de vangst van bepaalde vissoorten. Zelfs de verbruiker moet zich dan beginnen aan passen aan de gevolgen van de verbodsbepalingen, hetgeen niet altijd zonder strubelingen gaat en zonder schadelijke gevolgen voor de afzet. Wij vallen hierdoor meteen in het marktbeleid waarover men het in producentenkringen in de laatste tijd nog al eens meer heeft. Men zou dus best doen, bij het vaststellen van kwota en vangstbeperkingen, rekening te houden met de weerslag, niet alleen voor bepaalde takken in de visserij, maar ook voor de verwerkingsindustrie en met de verbruiksgewoonten die men zo maar niet mag bruskeren en meteen de kans oplopen afzetschade te lijden.

Er zou dus naar een bepaalde continuïteit moeten gestreefd worden en daarom mag men de beslissingen niet alleen aan een college van biologen overlaten, maar de beslissingen moeten een compromis zijn tussen biologen, ekonomen, industrie en commercialisatie.

We gaan natuurlijk akkoord dat men zeker niet de vrije hand mag geven aan de visserijvloeten, want men heeft gezien tot wat dit

geleid heeft, in het bijzonder voor wat de industriële visserij op de haring en zelfs ondermaatse haring betrof. Men mag inderdaad niet toelaten aan roofoverval te doen en daarom zal er altijd een geleide visserij noodzakelijk zijn. Het eigenbelang van de visser moet geremd worden, want wij weten bij ondervinding dat het onmiddellijk groot gewin primeert boven een verzekerde toekomst.

In elk geval beschouwt Nederland zich in feite als de grootste verliezer in de huidige kontekst van de opgelegde beperkingen en dit niettegenstaande de Britten zich als de grootste slachtoffers laten doorgaan, waar zij te pas en ten onpas telkens wijzen op het verlies van hun IJslandse visserij. In die tijd verwaarloosden zij zelfs min of meer hun (?) eigen Noordzee, zodat het dan ook niet aanvaardbaar voorkomt, dat de traditionele vissers uit de partnerlanden nu plots voor hen de plaats zouden moeten ruimen.

BRITSE VISSERIJ SLAAT ALARM TEGEN NOORS INDRINGEN IN DE GEMEENSCHAPSWATEREN

Noorwegen dat in 1977 nog een aanvoer telde van meer dan 3,2 miljoen ton, kon het in 1978 maar tot iets minder dan 2,4 miljoen ton brengen. Zoals men weet heeft Noorwegen een grote behoefte aan industriële visserij om de ontzaglijke vismeelindustrie die zich in de loop der tijden in dit land ontwikkeld heeft, te bevoorraden. In 1978 viel het niet mede met de capelin-vangst. Dit is de reden van het duidelijk terugvallen van de totale aanvoer. Men zoekt het dan ook elders en hierbij heeft men het meer in het bijzonder op de gemeenschapswateren gemunt. Aldus hebben grote Noorse treilers een bijzondere belangstelling getoond voor de makreelvisserij aan de Engelse zuidkust, waar zij een kontingent toebedeeld kregen in het kader van een bilaterale visserijovereenkomst. De Britten beweren dat de Noren reeds lang over hun kontingent heen zijn, maar het Britse alarm tegen het Noors indringen slaat in feite terug op andere praktijken, waarover we onmiddellijk schrijven dat deze niet mogelijk zouden kunnen zijn zonder een zekere Britse medewerking zelf.

Er zijn inderdaad verscheidene wettelijke achterpoortjes, waardoor de Noren binnensijpelen in de gemeenschapswateren. Het is inderdaad zo, dat het voldoende is, dat een Brit, schipper en medeëigenaar is van een vaartuig opdat dit vaartuig recht heeft op een Brits vaarticket. Noorse rederijen bieden nu bepaalde Britse schippers een aandeel in een Noors vaartuig, hetgeen deze schippers eventueel geen penny kost, of minstens niet onmiddellijk. De bemanning wordt hoofdzakelijk door Noorwegen geleverd en..... de gevangen vis kan naar Noorwegen verkocht worden. Voor bepaalde soorten kan er dan zelfs nog een uitvoerpremie betaald worden.

Dat Britse schippers aldus medeëigenaar kunnen worden van zeer

recente Noorse vaartuigen, die als tweedehands doorverkocht zijn, die een waarde vertegenwoordigen van 180 miljoen, kan inderdaad in deze moeilijke tijden toch wel verdacht voorkomen.

Een andere vorm is de aankoop door Britten van, hetzij tweedehands, hetzij nieuwe Noorse treilers, die dan, zogezegd, een hoofdzakelijk Noorse bemanning medekrijgen, om de Noorse vangstechnieken eigen te maken en het Noorse vistuig te leren behandelen. Aldus is de laatste nieuwe en tevens grootste Britse seinezaknettreiler, de 67 meter „St. Loman” bemand met 6 Britten en 9 Noren. Dit vaartuig heeft een motor van 3.500 PK en heeft reeds verscheidene reizen op de makreel en de pilchard ondernomen voor de kusten van Cornwall. We herinneren ons nog de herrie die ontstond toen de Nederlandse Klaas de Boer een Britse schipper in dienst nam en op de Britse viskwota kon varen en zijn vis in Nederland afzetten. Nu geeft men een aandeel of het medeëigenaarschap aan Britse schippers, ofwel plaatst men een overwegende Noorse bemanning aan boord van een door een Brit aangekocht Noors vaartuig en de zaak is eveneens rond. Het is begrijpelijk dat men nu in Britse visserijkringen deze achterpoortjes wenst dicht te houden. Nochtans herhalen we dat dit alles niet zou kunnen mogelijk zijn, zonder de medewerking van Britse schippers en reders die aldus op een gemakkelijke manier aan een modern schip geraken met volledige moderne vangstuitrusting.

● TE HUUR: GEMEUBELDE
KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr
Z.w. «Mon Séjour», Londen-
straat 8, Oost. Int. tel. (059)
50.19.71 - 80.27.52.

(7116N-8199V)

SLECHTE TIJD VOOR KAPITEINS TER VISSERIJ EN KOOPVAARDIJ IN HET KANAAL

Na de schipbreuk van de «Torrey Canyon» en dan vooral na de ramp met de «Amoco Cadiz» kan men rustig stellen dat vooral de Fransen en Britten — niet helemaal ten onrechte — werden getraumatiseerd hetgeen tot uiting komt in allerlei veiligheidsmaatregelen op het scheepvaartverkeer in het Kanaal. De strenge beteugeling van de overtredingen o.a. in verband met de verkeersscheidingsstelsels ligt helemaal in de lijn van de politiek die erop gericht is de kansen op een nieuwe milieuraamp zo veel mogelijk uit te schakelen.

In brede zeevaartkringen begint men zich echter ernstig af te vragen waar de veiligheidsvoorschriften zullen eindigen...

Sinds januari van dit jaar zijn de Britse en Franse autoriteiten van start gegaan met een vrijwillig meldings-systeem voor bepaalde groepen van schepen. Het betreft hier schepen geladen met gevaarlijke goederen, tankers, moeilijk

manoeuvreerbare schepen, zware slepen, enz. Aan de gezagvoerders van dergelijke eenheden wordt gevraagd zich te melden alvorens zij de verkeersscheidingsstelsels van het Kanaal gaan bevaren. Nadere bijzonderheden vindt men ondermeer in het Avis spécial nr. 9 (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, 16 december 1978).

Inmiddels doen geruchten de ronde dat de Engelse en Franse regeringen bilaterale plannen smeden om zelfs te kunnen overgaan tot opleiding «manu militari» van schepen die tegen een of andere veiligheidsmaatregel zouden gezondigd hebben. Bovendien boeten zouden voor de betrokken bevelhebbers zelfs ernstige gevangenisstraffen worden voorzien. Onmiddellijk na de «Amoco Cadiz» heeft de Franse regering reeds bij dekreet in die mogelijkheid voorzien voor schepen die in de Franse zone voor kustverkeer worden betrapt.

Inmiddels worden in eigen land

met de regelmaat van een klok kapiteins, die in het Kanaal de verkeersscheidingsregels overtraden, voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart gedaagd.

Zeer recent ontving het KIBZ een schrijven vanwege de directeur-generaal van het Zeewezen waarin hij vaststelt «dat de voorschriften inzake maritieme verkeersscheidingsstelsels nog steeds voortduren» en hij brengt verder ook nogmaals de besluiten inzake verkeersscheidingsstelsel in herinnering.

De Onderzoeksraad voor de Zee-

vaart krijgt ook geregeld te maken met vissers die door de Franse of Engelse kustwacht op heterdaad werden betrapt.

In watersportkringen heeft men inmiddels al vastgesteld dat zeilen op zee vanaf het komend seizoen geen sinecure zal zijn. Ook zeiljachten in overtreding werden immers reeds voor vervolging aan de vlaggestaat gesignaleerd. Tenzij men uitzonderingen zou toestaan, en dit is niet te hopen, zijn in de toekomst zeezeilwedstrijden zoals de Channel races, Oostende-Rams-gate en terug, de Lightvesselrace, e.a. uitgesloten.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Dienst voor de Zeevisserij Oostende

Aanvoer van vis in Belgische havens in maart 1977-'78 en '79

SOORTEN	Gewicht	1977 Waarde	G.P.	Gewicht	1978 Waarde	G.P.	Gewicht	1972 (2) Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	186.998	4.066.292	21,74	103.783	2.631.860	25,35	124.794	3.636.750	29,14
andere schelv.	270.142	5.427.720	20,09	82.426	2.256.610	27,37	20.185	586.408	29,05
Kabelj v. vis.	128.819	3.605.042	27,98	101.952	3.105.320	30,45	89.786	2.798.460	31,17
andere kabelj.	287.677	9.196.278	31,96	1.092.014	29.232.036	26,76	778.793	23.067.081	29,62
Koolvis	51.349	996.915	19,41	47.159	940.430	19,94	46.545	1.106.440	23,77
Wijting	381.802	6.579.053	17,23	320.114	6.057.828	18,92	433.151	7.596.086	17,54
Schol	341.806	7.051.678	20,63	290.688	6.644.856	22,85	399.481	9.824.893	24,59
Roggen	119.544	4.473.675	37,42	170.199	5.824.201	34,21	168.429	5.490.198	32,60
Noorse schelv.	155.752	5.272.765	33,85	131.904	5.726.560	43,41	155.953	5.634.378	36,13
Andere	568.125	19.691.843	34,66	667.041	37.430.884	56,11	429.778	18.947.115	44,08
TOTAAL :	2.492.014	66.361.261	26,62	3.007.280	99.850.585	33,20	2.646.895	78.687.809	29,72
b) Tong	305.285	46.920.124	153,69	255.248	44.996.785	176,28	410.874	61.895.655	150,64
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.797.299	113.281.385	40,49	3.262.528	144.847.370	44,39	3.057.769	140.583.464	45,98
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	600	8.470	14,11	360	5.660	15,72	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	406	8.810	21,69	—	—	—	17	480	28,24
TOTAAL PELAGISCHE VIS	1.006	17.280	17,17	360	5.660	15,72	17	480	28,24
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	76.652	8.268.202	107,86	3.398	875.303	257,59	11.305	1.815.816	160,62
Noorse kreeft	17.494	2.047.600	117,04	12.450	2.136.650	171,61	954	237.150	248,58
Overige	128.935	3.005.220	23,30	197.571	4.848.890	24,54	140.707	3.508.905	24,93
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	223.081	13.321.022	59,71	213.419	7.860.843	36,83	152.966	5.561.871	36,36
ALGEMEEN TOTAAL	3.021.386	126.619.687	41,90	3.476.307	152.713.873	43,92	3.210.752	146.145.815	45,52

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

Het F.A.O.-jaarboek gaf de aanvoerstatistiek van de visaanvoer door 157 landen met minstens 2 2 duizend ton per jaar. Aan de top voor 1977 vinden we terug Japan met 10,7 miljoen ton, zijnde een vermeerdering van 70 duizend ton ten overstaan van 1976. Rusland daarentegen voerde slechts 9,35 miljoen ton aan tegenover 10,13 miljoen ton in 1976, of een vermindering van bijna 800 duizend ton. Het is waarschijnlijk wel de reden waarom de Russische minister Tsjkov de plaats heeft moeten ruimen voor een ander. De vooropgestelde plannencijfers zijn niet gehaald?

De aanvoer in Schotse havens was in 1978 opgelopen tot 426 duizend ton tegenover 412 duizend in 1977. Ook in waarde kwam er ruim 300 miljoen bij om 7,3 miljard B.fr. te totaliseren in 1978. Als we het regionaal zien, dan ligt Schotland niet ver meer onder de totale aanvoer van Engeland en Wales samen.

In Newlyn in Engeland wordt een nieuwe kaaimuur gebouwd voor de visserij. De werken kosten 75 miljoen B.fr. en worden gesteund door subsidies en leningen van de Britse Staat en van de EEG. Waar blijft het Oostends gemeentebestuur om voor zijn haringhalle een toelage te bekomen om er een koelhuis van te maken.

In het kader van de technische hulp aan het buitenland heeft het Britse ministerie van Overzeese Ontwikkeling visserijadviseurs ter beschikking gesteld van de regering van Bolivia. We herhalen hier nogmaals dat het Belgisch ministerie voor ontwikkelingshulp aan het buitenland, nooit blijk geeft van interesse voor visserijprojecten in het buitenland en nog veel minder voor deze in ons land.

We vernemen dat thans tussen Finland en de Gemeenschap een akkoord over de visvangstrechten in voorbereiding is. We menen dat dit zeker maar de visserij van West Duitsland, die van uit de Baltische Zee opereert, in het bijzonder kan aanbelangen.

De E.E.G. wenst een visvangstakkoord met IJsland af te sluiten, rekening houdend met de bijzondere economische positie van dit land. Wetende dat de visvangst voor IJsland één der voornaamste economische activiteiten uitmaakt en een voornaam uitvoerprodukt, waardoor de vrijwaring van de visbronnen dit land bijzonder nauw aan het hart ligt, zijn we overtuigd dat een visvangstakkoord eerder in die zin door IJsland zal gewenst worden en dat, vooral Groot-Brittannië, de hoop zal mogen laten varen, ooit eens terug op IJsland te mogen gaan vissen. De Britten hebben enkele jaren terug, bij wijze van minnelijke schikking, de 55 duizend ton kabeljauw gewaardeerd die IJsland toen aanbod. Het zal nu wel voor altijd „niets” blijven.

Een rederij uit Noord-Ierland, de gebroeders Mac Alinden, hebben zich op de werf van Vaagland in Noorwegen een nieuwe seinetreiler aangeschaft, de „Quo Vadis” van 28 meter, met een motor Blackstone van 920 PK.

Ierse wateren werd opgebracht, werd verzocht tot het verlenen van een bankwaarborg van 2 miljoen B.fr. vooraleer vrij gegeven te worden. Het is de Spaanse regering die deze bankwaarborg bezorgde. Men zou het hier ook doen.

In Frankrijk werd een nieuw model van overlevingskledij voor vissers uitgetest. Het is een kledij, die het werken aan boord mogelijk maakt. In de kledij zelf, zijn er opgesloten luchtballen die de te water gekomen visser boven houden en terzelfdertijd tegen de koude beschermen. Er zijn speciale metalen stoffen ingeweven, die de opsporing per radar toelaten en er zijn ook lichtgevendende banden op de kledij, zodat hierdoor eveneens het opsporen van de te water gekomen visser vergemakkelijkt wordt.

Cherbourg heeft in de maand maart '79 het absoluut lokaal aanvoerreCORD aan vis gebroken met 1.300 ton voor een waarde van 45,4 miljoen B.fr. hetzij een gemiddelde per kg. vis van 35 B.fr.

De campagne op de St.-Jacobs-schelpen in de baai van St.-Brieuc in Frankrijk is sinds 5 april officieel afgesloten. Van het toegelaten vangstkotom van 7 duizend ton, werden 6.740 ton aangevoerd aan 'n gemiddelde prijs van 32 fr per kg hetgeen een brutobesomming geeft van 215 miljoen B.fr. Men noemt deze campagne iets beter dan deze van het voorgaande jaar.

Op de Ierse scheepswerven voor vissersvaartuigen van „Rord Iscaigh Mhara” in Killibegs, Dingle en Baltimore, zullen zowat 160 van de 240 werknemers ontslagen worden door gebrek aan orders. Deze werven zijn gespecialiseerd op houten vaartuigen en door de omschakeling van hout op staal, dat zich nu eveneens in Ierland manifesteert, ziet men zich tot een dergelijke massale afdanking verplicht.

In Lowestoft werden in de maanden januari en februari, voor een totaal van bijna 80 duizend kg tarbot aangevoerd tegenover slechts 43 ton het voorgaande jaar over dezelfde periode. Meer dan 90% was 3 tot 4 jaar oud. Biologen wijzen er in dit verband op dat de jaarklassen 1975 en 1976 van het broed bijzonder goed waren met als gevolg gunstige vangsten.

In Hull waren het vaartuigen uit IJsland die verleden week voor de aanvoer van vis zorgden. Twee grote IJslandse treilers zorgden voor 6.700 bennen voor een gezamenlijke waarde van 9,4 miljoen B.fr. of een gemiddelde van 1.400 fr. de ben. Het was voornamelijk kabeljauw, gul, schelvis, koolvis en leng die aangevoerd werd.

Weetjes...

De treiler „St. Claude” uit Boulogne werd in de Noordzee door de Britten naar de haven Lerwick opgebracht. Men heeft daar echter moeten vaststellen dat aan boord geen overtredingen werden begaan en de treiler werd terug vrij gegeven. We vragen ons af, wie de economische schade dan betaalt van het opbrengen. Op die manier kan men de normale visvangst ook moeilijk of zelfs onmogelijk maken.

Een treiler, eveneens uit Boulogne, de „Saint Louis” werd door een kustwachter uit de Faroë aangehouden en opgebracht naar Torshavn. Er werd namelijk vastgesteld dat gevestigd werd met niet-reglementaire netmaaswijdte en vistuig. De schipper liep een boete op van ongeveer 200 duizend B.fr., terwijl zijn vistuig en de vangst diende heringevoerd te worden.

Volgens de Britse visserijbladen zouden de partnerlanden uit de E.E.G. reeds lang hun toegekend contingent aan makreel overschreden hebben. Zij vragen zich dan ook af, hoe de vangsten van deze vaartuigen gecontroleerd worden, des te meer dat de Britse treilers reeds sinds 10 maart verbod kregen nog verder op makreel te gaan vissen daar het Britse kwotum uitgeput was. Eén en ander was hen bijzonder opgevallen, toen 14 grote treilers die nog op de makreel vissen, waarvan 2 Noren en de rest Nederlanders, voor het slechte weder in de „Mounts-bay” kwamen schuilen.

De Franse hektreiler „Sancy” maakte begin april 2,4 miljoen B.fr. te Fleetwood voor een vangst van 1.763 kits of 2.200 van onze bennen. Dit is nog geen gemiddelde van 1.100 fr. de ben. Begin april kreeg men zeker veel hoger prijzen in onze havens. De voornaamste aangevoerde vis van de „Sancy” was 250 ben kabeljauw, 1.200 schelvis, 300 wijting en 60 koolvis.

De Deense seinevisser „Lene-Polaris” die heel wat kritiek moest slikken toen hij over laatst in Plymouth 50 ton ondermaatse makreel in de markt zette, tracht deze kritiek nu uit de weg te gaan door op zee aan een Bulgaars overslagchip te leveren die voor Falmouth geankerd ligt.

De Faroë heeft aan Noorwegen een contingent blauwe wijting toegekend van 90 duizend ton, waarvoor de Faroë zelf een contingent van 10 duizend ton makreel en 10 duizend ton capelin toegewezen kreeg. De Noren hebben reeds een goede vangsttechniek voor de blauwe wijting op punt gesteld, hetgeen nog niet het geval is voor het merendeel der vissers uit de andere landen.

De ansjovissers uit St. Jean-de-Luz op de zuid-westkust van Frankrijk hebben hun rollen ingediend. Zij eisen minstens 5 procent meer op de vastgestelde minimumprijs van de ansjovis. De 14 vaartuigen van St.-Jean-de-Luz die op de ansjovis varen, vertegenwoordigen zowat één derde van de Franse aanvoer. Het is vooral de invoer uit Algerië, Marokko en Spanje, die hen de das omdoet. Een delegatie van vissers en reders zal door de regering ontvangen worden.

Waar over het algemeen in Groot-Brittannië de visprijzen met het zicht op Pasen en de Goede Vrijdag, een goede beurt maakten, is men, onder meer in Grimsby, bedrogen uitgekomen. Vele, van de in de Noordzee gevangen eigen kabeljauw werd aan de minimumprijs verkocht. De visserij wijt dit vooral aan de invoer en meer speciaal deze uit Ierland afkomstig van vaartuigen uit Killybeg.

Gebruik makend van een soort dood overgangseizoen, hebben meer dan 60 Schotse schippers en hun familie geboekt voor een plezierreis naar Florida. We zouden bijna moeten besluiten dat het voor de Schotse schippers nog lang zo mis niet is geweest in de visserij.

In 1978 werden 26 gevallen gesignaleerd van overtreding van de zalmvisserij in de rivier Tweed in Schotland, door jongeren beneden de 15 jaar. De visserij-officier meent dat deze jongeren aangeemoedigd worden door ouderen die hen zelf het stropersmateriaal aan de hand doen. Zoals men weet, zijn er strenge beperkingsmaatregelen uitgevaardigd op de zalmvisserij. Kinderen kunnen niet strafrechtelijk veroordeeld worden, maar alleen onder toezicht geplaatst.

Nogmaals wordt een diepzeetreiler van de Britse rederij „Boston Deepsea-Fisheries” omgebouwd tot een multipurpose vaartuig voor polyvalente visserij, dat aldus, zowel voor de pairvisserij, voor de pelagische als voor de konventionele visserij kan ingezet worden.

Prins Charel, de Britse troonopvolger, zal een paar dagen aan boord van een diepvriestreiler doorbrengen. Het gaat om de „Junella” één van de grootste en modernste treilers met als thuishaven Hull. We menen dat men een troonopvolger ook wel eens aan boord had mogen steken van treilers met minder comfort en waar men zwaarder de handen uit de mouwen moet steken. 't Is toch een goed voorbeeld.

Onder impuls van de reder van de Franse treiler „Guémina” zal een vrijwillig fonds door reders gesticht worden om de, in de gemeenschapswateren opgebrachte Franse schippers en reders bij te staan en te helpen. De kosten en schaden zouden door dit fonds gedragen worden, telkens wanneer het manifest blijkt dat schipper en/of reder onschuldig blijken. Bij vastgestelde reglementsovertreding zou dit fonds niet bijspringen.

NIEUW VERSCHIL VAN INZICHT TUSSEN LONDEN EN BRUSSEL OVER TOEKOMSTIGE BESCHERMINGSMAATREGELEN

Zoals we reeds schreven, wenst Groot-Brittannië dat vanaf één Juni van dit jaar de netmaaswijdten zouden verhoogd worden, terwijl dit voor dubbel geknoopte netten, het nogmaals 5 cm. meer zou worden. Brussel gaat wel akkoord met een netmaaswijddte verhoging, maar dan slechts voor de Noordzee en dit vanaf de maand juli met geleidelijke toepassing en zonder onderscheid voor de enkel of dubbel geknoopte netten. Groot-Brittannië heeft nu gedreigd deze maatregelen nationaal uit te vaardigen met verwijzing naar de verklaring van Den Haag van november 1976. Deze verklaring specificeert dat de oeverstaten zelf beschermende maatregelen mogen nemen, wanneer deze niet worden genomen door de Gemeenschap. Drie voorwaarden zijn hiervoor echter nodig: zij moeten dringend zijn, zij mogen slechts tijdelijk zijn en mogen niet diskriminerend zijn ten overstaan van de vissers uit de partnerlanden.

Natuurlijk dat de inzichten over de dringende noodzaak en het diskriminerend karakter niet altijd van uit dezelfde hoek bekeken worden naargelang het land dat deze voorstelt en de overige landen. Verder

NOG DE BEVOORRADINGS- PROBLEMEN IN DE STOOKOLIE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Ingevolge de berichten die verspreid werden door diverse communicatiemediën, volgens dewelke de voorgenomen beperking voor de levering van stookolie niet zou gelden voor prioritaire verbruikers, heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen de aandacht van de bevoegde ministers gevestigd op de bevoorradingsproblemen in stookolie ten behoeve van de zeevisserij die niet onder de prioritaire verbruikers zou worden gerekend.

Meer in het bijzonder werd de nadruk gelegd op het feit dat de zeevisserij onmiskenbaar als voedingsbedrijf te beschouwen is en niet kan in stand gehouden worden als de bevoorrading in stookolie voor haar beperkt wordt.

Om die reden heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen onder impuls van deputé Eerebout dan ook bij de regering aangedrongen om de zeevisserij op te nemen in de lijst van de prioritaire verbruikers en gevraagd dat de nodige maatregelen zouden getroffen worden om de bevoorrading te verzekeren via de normale leveranciers.

zouden wij ons eveneens de vraag kunnen stellen wat men onder «tijdelijk» verstaat. Hierbij is meer dan eens gebleken, dat «tijdelijke» of «voorlopig» wel eens blijvend wordt.

De vertegenwoordigers van de «Negen» trachten nu tot een eensgezinde houding te komen te Brussel, maar het is al meer dan eens gebleken, dat eensgezinde houding voor Silkin, de Britse versie moet zijn. Groot-Brittannië wenst de netmaasverhoging voor al de Britse wateren, uitgezonderd de Ierse Zee. Verder moet dit een maand eerder gebeuren dan de overige «Acht» geneigd zijn te aanvaarden en niet geleidelijk, maar zonder overgang. In bepaalde gemeenschapskringen stelt men zich de vraag, waarom de nieuwe onderhandelingen juist nu in de Britse pre-elektorale campagneperiode moet gebeuren. Men verdenkt de Britse Labourregering onder impuls van Silkin hieruit verkiezingswinst te slaan door nog eens het aksent te leggen op de verdediging van de nationale Britse belangen in de EEG en in het bijzonder om de visserij en nevenbedrijven in het elektoraal geveel te komen, terwijl deze houding terzelfdertijd niet schaaft aan de andere Britse groepen. Niettegenstaande Groot-Brittannië reeds voor andere nationaal genomen maatregelen, onder meer op de Noorse pout, door de EEG voor het Hof van Justitie te Luxemburg gedaagd werd, meent men, dat er toch kans bestaat dat dit land doorgaat in zijn houding. Inderdaad is men te Brussel van mening dat men eerst de uitspraak in de eerste zaak zou dienen te kennen vooraleer terug voor het Hof te komen. Anderzijds speculeert de Brit eveneens op een mogelijke moeheid van Brussel om telkens de zaken naar het Hof te verwijzen vermits dit toch de houding van Groot-Brittannië niet wijzigt.

GROTE VORSTSCHADE VOOR ZEEUWSE OESTERS

De Zeeuwse oesterkwekers hebben door de strenge winter een verlies van rond 75 miljoen B.fr. geleden. Het gaat hier voornamelijk om geïmporteerde en niet raszuivere Zeeuwse oesters, die niet zo sterk zijn als de oorspronkelijke Zeeuwse oester. Door de strenge vorst en de ijsschotsvorming is de bodem van de Oosterschelde waar de oesters liggen opgeslagen, zodanig beschadigd dat een groot deel van de oesters of gestikt is onder het zand of platgedrukt door het ijs.

Het is de tweede keer dat de Zeeuwse oesterkwekers door de strenge winter gedupeerd worden.

Anderzijds dient gezegd dat de echte Zeeuwse oesters welke we deze week konden proeven, nog uitstekend zijn, maar dat vanaf 1 mei de verzending en dus verkoop stopgezet wordt, waarschijnlijk tot 1 september.

EN DE BRANDSTOF

De verantwoordelijken van de maritieme kooperatieven op de Franse midden - Westkust, hebben aan de minister van verkeerswezen Le Theule een schrijven gericht waarbij zij de moeilijkheden om aan brandstof voor de visserij te geraken, aanklagen.

Om bevoorrad te kunnen wor-

den door de grote petroleummaatschappijen hebben zij de Prefektuur van de Vendée en de directie van de brandstoffen moeten inschakelen. Men wijst er op, zo de petroleummaatschappijen verder onwilling blijven, de ganse vissersvloot van de Vendée genoodzaakt zal worden binnen te blijven.

IS DE TOEKOMST VOOR DE INDUSTRIELE VISSERIJ AAN DE BLAUWE WIJTING ?

De Britse rederij Hamling heeft haar grootste treiler, de 68 meter «St Loman» naar Stornoway gevoerd, om van daaruit de industriële visserij op de blauwe wijting uit te oefenen. Vandaar uit, zal de treiler naar St. Kilda varen. Wanneer de vooruitzichten goed zullen blijken, zal dit vaartuig vervoegd worden door nog twee andere treilers van dezelfde rederij. Verleden jaar reeds maakte deze rederij gunstige resultaten op de blauwe wijting. De Schotse «King's Cross» een 42-meter seinetreiler die onlangs, tweedehands in Noorwegen werd aangekocht, compleet met een uitrusting voor de vangst op de blauwe wijting, zal ook van de partij zijn. Het is duidelijk dat andere treilers naar de resultaten van de St. Loman en de King's Cross zullen uitzien om eventueel deze treilers op hun blauwe-wijting-kampagne te vervoegen.

Ondertussen liet het visserijlaboratorium van Lowestoft weten, dat de stock van blauwe wijting, volgens onderzoekingen nu reeds uitwezen, minstens op 5 miljoen ton mag geschat worden, dat wil zeggen, meer dan tweemaal deze van de makreelstock die komt overwinteren op de zuidwestkust van Engeland. Sommigen gewagen dat de stock blauwe wijting zelfs het dubbele zou kunnen bereiken van de thans geschatte vijf miljoen, hetgeen heel wat perspectieven opent voor de industriële visserij, zowel voor de Britse als voor de Noorse treilers. Inderdaad houdt de blauwe wijting zich niet alleen op in een gedeelte van de gemeenschapswateren en in de 200 mijlszone van de Faroë, maar ook daarbuiten. Noorwegen die in de zestiger jaren zijn vismeelindustrie geweldig heeft uitgebreid en machtige kapitalen in fabrieken heeft geïnvesteerd waar de haring in massa's tot vismeel werd verwerkt, heeft nu een grote nood aan een vervangend visje voor de haring, want ook de Noorse capellen heeft het in de laatste tijden laten afweten, terwijl er anderzijds door Groot-Brittannië maatregelen genomen werden tot bescherming van de Noorse pout die zich in bepaalde perioden in de Noordzee ophoudt.

Het is dus duidelijk dat er in de industriële middens heel wat be-

langstelling bestaat en men opgewekt is geworden voor de blauwe wijting, die voor de grondstof zou kunnen zorgen en mits een adequate vangstregeling wel zou kunnen het probleem voor de industriële visserij blijvend oplossen. Dit veronderstelt echter dat men niet op dezelfde manier te werk gaat als met de haring en de industriële visserij altijd maar gaat uitbreiden, evenals de fabrieken die deze grondstof verwerken.

Volgens bekend gemaakte vangstresultaten heeft men in februari, ten Westen van de Hebriden en ten Noordwesten van de Porcupine Bank, blauwe wijting gevangen naar rato van 30 ton per uur! In het volle seizoen heeft men zelfs een sleep gebeld van niet langer dan een half uur met 100 ton blauwe wijting. De rijkste blauwe wijting gronden liggen vanaf de bank van de Porcupine tot 61°, dan West hiervan tot Noordoost van de Rockallbank, en dan opnieuw Noord tot de Zuidelijke glooiingen van Lousy, Bill Baileys en Faroë-Bank.

Voor de visserij op de blauwe wijting moeten de treilers toch van zekere afmetingen zijn en minstens 40 meter of daaromtrent en over een motor beschikken van af 1.000 tot meer dan 2.000 pk.

DE LONEN IN DE PAKHUIZEN

In het Staatsblad van 13 april verscheen het KB waarbij de kollektieve arbeidsovereenkomst van 20 december 1978 algemeen bindend wordt verklaard, tot vaststelling van de minimumlonen van de werklieden en werkmensen in de pakhuisen van de vismijnen langs de kust.

De minimumlonen per uur, voor een arbeidstijdregeling van 40 uur per week, zijn vanaf 1 januari 1979 als volgt vastgesteld:

- 1) ongeschoolden 150,10 F per uur
- 2) geoefenden 156,55 F per uur
- 3) geschoolden 165,15 F per uur

Voor veertienjarigen wordt dat 65 pct, met 5 pct meer per jaar tot 21 jaar aan 100 pct.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Wegens het in Engeland verkoopen van twee IJslanders was het in de Oostendse vismijn niet evel bijzonder deze week. Amper 3000 bennen vis op de dinsdagmarkt nadat er de maandag geen verkoop was geweest. Voor de Westschepen opnieuw zeer veel wijting, één vangst niet te na gesproken. De kleine wijting werd weer bijna allemaal opgevangen en naar de die-renvoeding en vismeelfabriek verwezen. De minde. aangevoerde grote sortering kreeg tot 26 F het kg. De gulprijs lag iets hoger dan de voorgaande weken, grote shelf-codsortering kreeg zelfs tot even boven de 40 F. Ook kabeljauw deed het iets beter. noteerde tot 50 F. Voor schaarsere soorten als haai en rog bleven de prijzen tamelijk hoog. Grote en middenslagsteenschol deden het redelijk goed maar kleine sortering was spotgoedkoop. De ene vangst IJslandse schelvis, zowat 300 bennen, kreeg een weinig interessante prijs. Men kan zich dus voorstellen wat het zou geweest zijn moesten de andere schepen hier verkocht hebben. Onze handelaars hebben blijkbaar een zeer beperkte capaciteit want er was ook nu maar één koper die interesse had voor die schelvis. De prijs lag nochtans niet hoog want de meeste sortering ging weg aan 27 F. Wat die schelvis in de win-

kel zal kosten is een ander paar mouwen. Steeds minder belangstelling dus voor de Oostendse vis en steeds meer ingevoerde vis bij de groothandel. Als er nu ook nog geen prijs voor de gul zal bekomen worden kunnen de spanvisers ook nog naar Engeland trekken. Dan kunnen we hier met onze vingers zitten draaien. Ondertussen doen de kustvisers het momenteel uitstekend, ze maken lonende reisesjes. Garnaal is er nochtans niet bij, zaterdag nog één schip met 27 kg waarvoor 220 F betaald werd.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 APRIL 1979

KANAAL : O.303 (25 m., 4.000 tong).

WEST : N.736 (130 m., t.t.z. 15 gul en vlaswijting, 25 rog, 75 honds-haai, 15 varia).

N.45 (240 m., t.t.z. 70 gul, 120 wijting, 50 haai).

O.243 (350, t.t.z. 100 gul, 230 wijting, 20 varia).

N.706 (210 m., t.t.z. 15 shelfcod, 60 gul, 125 wijting, 10 platvis).

MAANDAG 23 APRIL 1979

IJSLAND : O.216 (700 m., t.t.z. 450 kab.-gul, 100 kools, 75 schelvis, 30 rde zeebaars, 25 leng, 20 varia).
O.202 : (1.000 m., t.t.z. 500 kab.-gul, 150 kools, 250 schelvis en totten, 50 rode zeebaars, 50 leng, 17 st. grote heilbot).

KANAAL : O.83, O.33, O.369, O.127, O.141, O.229.

WEST : O.206, Z.509, Z.583, N.719, N.403.

MONKEY BANK : N.40

DINSdag 24 APRIL 1979

KANAAL : Z.499, O.114, O.82.
WEST : N.41.
MONKEY BANK : O.132.

WOENSDAG 25 APRIL 1979

KANAAL : O.309.
NOORD : Z.72.
(beide vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12-4-1979

Z.563	179.530
Z.600	198.650
Z.564	485.040
Z.569	419.691
Z.307	468.808
O.186	1.842.131
Z.582	234.387
O.315	978.205
Z.162	1.757.578
K (gul)	
Z.201-560	168.840
	6.732.860

VRIJDAG 13-4-1979

K				
Z.510	11	900	100	417.176
W				
Z.539	11	150	100	243.090
K				
Z.492	10	2.000	120	670.608
KN				
Z.42	15	3.400	200	834.702
KRP				
Z.427	7	100	25	129.562
K				
Z.497	—	2.000	125	586.521
N				
O.313	12	2.000	560	1.007.322
K (gul)				
Z.437-558				178.700
Z.403-501				170.330
Z.430				11.570
				4.249.581

MAANDAG 16-4-1979

K				
Z.331	—	2.000	150	604.179
W				
Z.431	—	1.300	125	500.227
Z.321	—	2.000	60	558.756
Z.14	—	1.500	100	398.840
Z.429	—	1.200	70	271.158
Z.537	—	700	100	246.634
KRP				
Z.516	—	700	50	321.111
Z.402	—	600	60	292.851
Z.551-601				230.790
Z.184-447				229.288
K (gul)				
Z.538-554				145.090
Z.201-560				86.440
Z.471-472				130.090
				4.015.454

DINSdag 17-4-1979

N				
B.5	—	—	150	264.647
KN				
Z.596	—	7.000	250	1.659.434
K				
Z.12	—	300	15	77.040
KN				
Z.542	—	4.500	130	820.053

N				
Z.126	—	500	250	456.733
K				
Z.405	—	600	50	1.025.613
W				
Z.578	—	3.000	220	189.550
Z.462	—	2.800	270	1.035.040
N				
Z.176	—	1.000	490	708.230
KN				
Z.189	—	5.600	250	1.597.564
N				
Z.506	—	2.000	660	1.223.405
				9.057.309

WOENSDAG 18-4-1979

N				
Z.27	—	1.800	550	1.127.450
KN				
Z.584	—	5.800	270	1.591.920
N				
Z.196	—	1.500	900	1.605.068
KN				
Z.105	—	6.000	350	1.497.871
K				
Z.507	—	1.000	70	339.200
Z.465	—	1.400	70	399.840
				6.561.349

DONDERDAG 19-4-1979

K (gul)				
Z.403-501				53.900
Z.538-554				28.630
				82.530

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

BENZINEPRIJS OPNIEUW VERHOOGD

Vanaf heden vrijdag zijn de prijzen van de benzine opnieuw verhoogd.

Deze prijs is nu 14,70 fr. voor gewone plus BTW, 't zij 17,05 fr. Voor super is de prijs vanaf heden 14,97 fr. plus BTW, 't zij 17,37 fr. Er is dus een nieuwe verhoging van 19 centiem voor de gewone en van even veel voor de super.

We mogen ons tegen juli aan een verhoging tot 22 fr. verwachten.

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 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	17- 4-1979		
Schelvis grote	30,—35,40		
Schelvis midden	19,—22,60		
Schelvis klein	15 80-17,—		
Kabeljauw	24,80-25,60		
Gul	21,60-27,20		
Wijting	20,—,—		
Schaat	66,—,—		
Zeebaars	33,—42,—		
Leng	25,40,—		
Schartong	40,—,—		
Heilbot	222,—,—		
Koolvis	20,60-21,40		
Hondstong	32,—,—		
Zeeewolf	35,60,—		
Staart	107 -136		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	17-4-1979	18-4-1979	19-4-1979
Lappen	121 -133		
Grote	163 -174		
3/4	170 -173		
Blok	166 -170		
Voor-kleine	151 -160		
Kleine	123 -137		

Zeebrugge

Grote	176 -208	200 -208	
Blok	163 -185	183 -186	
Fruit	122 -143	144 -150	
Schone kleine	113 -132	116 -125	
Kleine	106 -117	105 -110	
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

	126 —,—		
Tong I	180 —,—		
Tong II	197 —,—	gemengd	
Tong III	178 —,—	179 —,—	
Tong IV	145 —,—		
Tong V	104 -117		
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	17-4-1979	18-4-1979	19-4-1979
Grote	24,—28,80		
Grote iek	22,40-25,60	29,50,—	
Kleine iek	21,—27,—	34,40,—	
Derde slag	17,40-19,—	23,40,—	
Platjes			

Zeebrugge

	21,—24,—		20,—22,—
I	21,—24,—		20,—24,—
II	20,—24,—		20,—27,—
III	20,—22,—		17,—18,—
IV			
V			

Nieuwpoort

	21,—25,—	30,—,—	
Moeien	30,—40,—	25,—,—	
Grote pladijs	17,—,—		
Platjes			
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

13- 4			2.649.572			
17- 4			5.898.936			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

13- 4	1	114	22.230	195,—	195,—	
14- 4	1	101	21.003	208,—	208,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

13- 4	8	10.227	587.401			
14- 4	2	349	44.397			
17- 4	9	24.791	763.372			
18- 4	1	7.214	106.838			

NIEUWPOORT

VRIJDAG 13 APRIL 1979

N.710 6.740
N.15 218.782
N.172 212.431 + RC 450
Kustvisserij
N.1
N.88
N.700
N.788
N.349

Acht vangsten werden verkocht, waarbij 5 vangsten van de kleine kustvisserij. De andere vangsten waren samen ongeveer 1500 kg tongen, met een 100 bennen andere vissoorten. En die soorten waren er, dit vooral voor de viswinkels, langs de Westkust. Keus was er van tarbot, grieten, staartvis, rode soldaten, vlassers en noem maar op en alles van prima kwaliteit. De middenslag tarbot kreeg van 260 à 280 F het kg. De grieten van 100 à 140 F. Staartvis 175 à 115 volgens grootte. Tongen kregen een prijsverlaging, dit vergeleken de eerste verkoop met de andere : zo geven we de twee prijzen op : 1ste 144 à 126; de 2de 180 à 171; de 4de 174 à 172; de 5de 153 à 140 en de kleine van 135 à 112 F. Kabeljauw 52 F. Gulden van 25 à 40 F het kg. Vlassers 1870 à 1600 F de benne. Platvis 1680 en de drielingen 1620. Visjes 850 F. Zeehonden 750 en 700 F de benne. Doggen 600. Speerhaaien 1010 en 800 F de benne. Rogsoorten van 2900 voor de moers, tilten 2600 F. Wijting was er praktisch niet, slechts enkele bennen, die 1000 F kregen voor de grote en kleine 750 F. Zo was de markt op Goede Vrijdag met heel wat bezoek van de toeristen.

DINSDAG 17 APRIL 1979

N.470 109.398
N.738 58.800
N.590 126.321 + RC 43.997
Z.512 196.674 + RC 1.102
N.346 106.525 + RC 7.878
Kustvisserij

Negen vangsten werden op de dinsdagmarkt te koop aangeboden, waaronder 4 vangsten der kleine kustvisserij. De «grote» vaartuigen losten ongeveer 450 bennen vis, waarvan het grootste gedeelte wijting, gul en pladijs was. De wijting kende praktisch geen afzetgebied en werd dan verkocht aan de minimumwaarde of opvangprijs, dit voor wat de kleine wijting betrof. De grote wijting werd verkocht van 850 tot 1050 F de benne. Voor de weinige kopen kabel-

jauw noteerde men tot 70 F het kg en de grote gul werd verkocht aan 2070 F de benne. Voor dl tong werde een middelmatige prijs genoteerd niettegenstaande het paasverlof is. De 1e 126; 2e 180; 3e 197; 4e 178; 5e 145 en de kleine soort daalde in prijs tot 104 F het kg. In de korf der kustvisserij werden dan ook met zulke middelmatige prijzen geen gouden paaseieren gedeponereerd. De weinige aangevoerde rogsoorten werden aan lonende prijzen verkocht.

Voor de moerrog noteerde men tot 3500 F de benne. De tilten 65 F het kg en de scherpstaarten 60 F het kg. Er was een tekort aan variatie op de markt zodat de winkeliers der Westkust weinig keuze hadden om hun etalages op te toeien. Zo kenden de weinige koopjes tarbot en griet hoge prijzen. De middenslag tarbot werd verkocht tot 220 F het kg en de griet tot 150 F het kg. De pladijs werd verkocht aan 1300 F de benne voor de grote, drieling aan 1600 F de benne en de kleine pladijs of visjes aan 900 F de benne. Alles samen een kalme markt, met een monotoon uitzicht van de traditionele soorten als gul en wijting en anderzijds een nijpend tekort aan variatie.

WOENSDAG 18 APRIL 1979

N.597 196.838

Slechts één vangst op de woensdagmarkt. Alles samen geteld 7.200 kg of 140 bennen. Het was een vangst met gulsoorten, wijting en enkele bennen andere soorten : zandschillen en knorhaan. Geen stukje rare vis of iets aantrekkelijks voor de winkeliers. Nochtans werd alles goed verkocht. Kabeljauw 3210 F. De gulden van 2800 à 1800 F de benne. Zelfs de filet-gulletjes kregen 1450 F. Grote wijting en kleine waren duurder dan gisteren dinsdag. De grote wijting kreeg 1370 F en heel de partij kleine kreeg 750 F de benne, waar gisteren deze soort moest opgevangen worden.

De andere soorten, dit in kleine hoeveelheden, rog, zandschillen, knorhaan, platvis, werden heel goed verkocht. Alles bekeken nog een goed cijfertje voor de N.797.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	17-4-1979	17-4-1979	18-4-1979		19-4-1979		17-4-1979	18-4-1979
Tarbot : groot (123)	200 -222	226 -285				264 -284		
middel (123)	140 -156	199 -223				149 -203	210	
klein (123)	110 -131	135 -152				124 -135	150 -175	
Griet : groot (123)	121	90 -104				82 -94	135	
middel (123)	90 -94	82 -84				70 -74		
klein (123)	68	72 -73				54 -58		
Schelvis : groot	15,80-18	30 -34						
middel			32,60					
klein			14,80-19					
Heek : groot	94	34 -64						
middel	65 -72							
klein	54							
Lom								
Leng	25 -28	33						
Rog (I)	40,80-61	70 -74	54 -73			76 -84	75	
Keilrog (123)	74							
Rog (23)								
Tilt (23)		55 -60				64 -78	63	
Scherpstaa (23)		70 -72				80 -84	67	
Halve mans (23)		36 -40				41 -48	44	
Teelt (2)		36 -40				44 -51		
Katrog (2)		12 -16				12 -21		
Kabeljauw	38 -48	35 -37	43 -58			48 -54	68	65
Gul (groot)	17 -41	33 -36	28 -49			40 -49	28 -43	30 -56
Gul (middel)		28 -31				32 -46		
Gul (klein)		26 -28				30 -44		
Hozemondhamme	103 -134							
Wijting : groot	13,80-23	27 -30	14 -27			24 -28	19	28
klein		16 -18				14 -17	14	15
Schar	8,80-21	12	21 -24			8 -14	13 -18	16 -26
Steenschol	8 -82							
Zeehaai	36 -42	38	32 -40			24 -33	42	
Hondshaai	17 -21							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	16 -24							
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	8,20-13		14,60					
Heilbot								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	32 -46							
Zonnevis	24 -37							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		35						
Schotse schol		92 -162		91 -141				
Zeehond		84						
Bot		24		66		14 -20	30	
Rode Poon (robaard)							6	
Grauwe Poon (knorh.)	23 -40	27				24 -34		
Rode Knorhaan	13 -15	16	9 -13			12 -16	27	24
Posten								
Langoesten (midden)		9 -12				8 -14		
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 11 april werd aangevoerd: 665 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 344 kisten kabeljauw; 221 kisten wijting; 196 kisten schol; 43 kisten schaar; 5 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: grote tong 12,90, grootmiddel tong 14,90; kleinmiddel tong 15,98, tong één 14,92, tong twee 12,81-11,80, tarbot 17,79.

Per 40 kg.: finten 10, bot 24, schaar 77-45, wijting drie 72-27, tarbot 655-363, griet 360-277, kabeljauw twee 120-100, kabeljauw drie 98-82, kabeljauw vier 98-82, kabeljauw vijf 92-72, schol één 69-60, schol twee 84-75, schol drie 78-71, schol vier 61-50.

De besommingen waren:

UK 4 f 560; YE 25 f 2.300; WR 98 f 460; UK 17 + UK 48 f 10.000; UK 135 + UK 145 f 4.000; UK 218 + UK 236 f 3.100; WR 40 + WR 128 f 3.700; IJM 18 f 18.200.

Aan de vrijdagmarkt van 13 april werd aangevoerd: 2.870 kg. tong; 101 kisten tarbot en griet; 773 kisten kabeljauw; 9 kisten schelvis; 204 kisten wijting; 607 kisten schol; 34 kisten schaar; 14 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per stuk: kreeften 33,82-16,99.

Per 1 kg.: tarbot 18,35-16,06; grote tong 12,73-12,28; grootmiddel tong 15,60-13,96; kleinmiddel tong 13,56-12,59; tong één 11,88-11,49; tong twee 11,24-10,35.

Per 40 kg.: tarbot 601-300; griet 332-240; kabeljauw één 144-84; kabeljauw twee 140-108; kabeljauw drie 122-78; kabeljauw vier 100-78; kabeljauw vijf 92-68; schol één 90-66; schol twee 102-74; schol drie 100-73; schol vier 72-48; schelvis twee 122; schelvis drie 124; schelvis vier 80; wolf 154; steenbolk 68-60; wijting drie 94-77; schaar 74-62; bot 24; tongschar 241-152.

X X X

Aan de maandagmarkt van 16 april werd aangevoerd: 11.220 kg. tong; 155 kisten tarbot en griet; 1.817 kisten kabeljauw; 416 kisten

koolvis; 30 kisten schelvis; 543 kisten wijting; 764 kisten schol; 135 kisten schaar; 4 kisten haring; 61 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 13,83-12,98; grote tong 11,85-11,71; grootmiddel tong 14,05-13,61; kleinmiddel tong 12,04-11,53; tong één 10,99-10,55; tong twee 9,90-9,49.

Per 40 kg.: poontjes 62-48; krab 45-41; haring twee 40; steenbolk 56; tarbot 461-210; griet 288-160; kabeljauw één 132-84; kabeljauw twee 132-100; kabeljauw drie 98-84; kabeljauw vier 88-80; kabeljauw vijf 78-63; koolvis één 86; koolvis twee 85-83; koolvis drie 84-80; koolvis vier 78-71; schelvis drie 114; schelvis vier 124-104; schol één 82-70; schol twee 94-78; schol drie 88-73; schol vier 76-62; wijting drie 92-52; schaar 62-29.

De besommingen waren:

KW 4 f16.900; KW 11 f24.900; KW 29 f27.000; KW 45 f21.900; KW 51 f8.600; KW 88 f20.100; KW 113 f10.800; KW 137 f16.200; KW 141 f3.100; KW 145 f18.300; KW 149 f8.900; KW 152 f8.500; KW 167 f15.900; KW 170 f36.500; KW 173 f9.600; KW 175 f11.200; KW 185 f15.400; KW 189 f20.600; KW 214 f10.600; KW 221 f13.900; KW 226 f7.300; SCH 256 f11.000; VL 90 f4.200; WR 32 f12.800; WR 57 f11.600; IJM 54 f15.200; IJM 44 f18.900; IJM 115 f23.400; IJM 154 f16.600; IJM 207 f9.500; IJM 209 f9.000.

Vanwege het Staatsvissershavenbedrijf werd bekend gemaakt dat er op 30 april a.s., koninginndag, geen verkoop in de hallen plaats zal vinden.

DEN HELDER

In de week van 9 tot 13 april werden door 69 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: tong 25.458 kg, f333.240,09, f15.77-10,52; tarbot 15.917 kg, f159.126,51, f20,01-5,51; schol 128.280 kg, f223.572,67, f2,04-1,02; kabeljauw 45.240 kg, f90.826,50, f3,80-1,20; griet 4.117 kg, f29.628,06, f9,16-5,02; schaar 10.575 kg, f12.739,41, f1,60-0,70; wijting 7.825 kg, f8.993,89, f1,70-0,95; diversen 139.145 kg, f667.934,32. Totaal 376.737 kg, f1.526.061,45.

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

Nederlands onderzoekingschip aan India overhandigd

Het eerste van de twee onderzoekingsvaartuigen door Nederland gratis aan India geschonken werd verleden maand in dienst van het Indisch Visserij-onderzoekingsproject genomen. Dit vaartuig zal toelaten het visserij-onderzoek verder te spreiden naar de grens van de 200 mijl toe. Het schip werd voordien door de heer A. Pronk van de Nederlandse werf Sleephellingsmaatschappij van Scheveningen aan de Indische ambassadeur in Nederland overhandigd. Nederlandse vissers die deel uitmaakten van de bemanning, die het vaartuig overbrachten, zullen een tijd in Indië verblijven om de inlandse bemanning op te leiden.

Het gaat over een zeer moderne hekreiler van ongeveer 41 m lang.

Het is volledig uitgerust met vistuig en netten en de nodige apparatuur. Er is een diepvriesruimte met een capaciteit van 10 ton per uur. Er is akkommodatieruimte voor 24 leden van bemanning en onderzoekers. Aan apparatuur zijn er 3 Simrad echo-sounders, een Simrad treiler-oog, een Simrad dubbel speed log, twee Decca-radars, een Decca automatic-pilot, een satelliet-ontvanger, een Koden Omega ontvanger en een Koden radio-richtingsfinder.

Samen met de toegezegde twee Deense onderzoekingsvaartuigen zal de Indische visserij-onderzoekingsdienst een eerste voorlopige studie kunnen maken van de fauna van de Indische 200 mijls visserijzone.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49

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 400 F. (B.T.W. Inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. Inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

Hoogwaterboekjes

De getijtafels voor 1979 met de aanduidingen in tijd en hoogte van hoog- en laagwater te Oostende en de kust, zijn van onze pers gekomen.

Belanghebbenden kunnen ze bekomen bij alle dag- en weekblad-verkopers van de kust tegen de prijs