GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

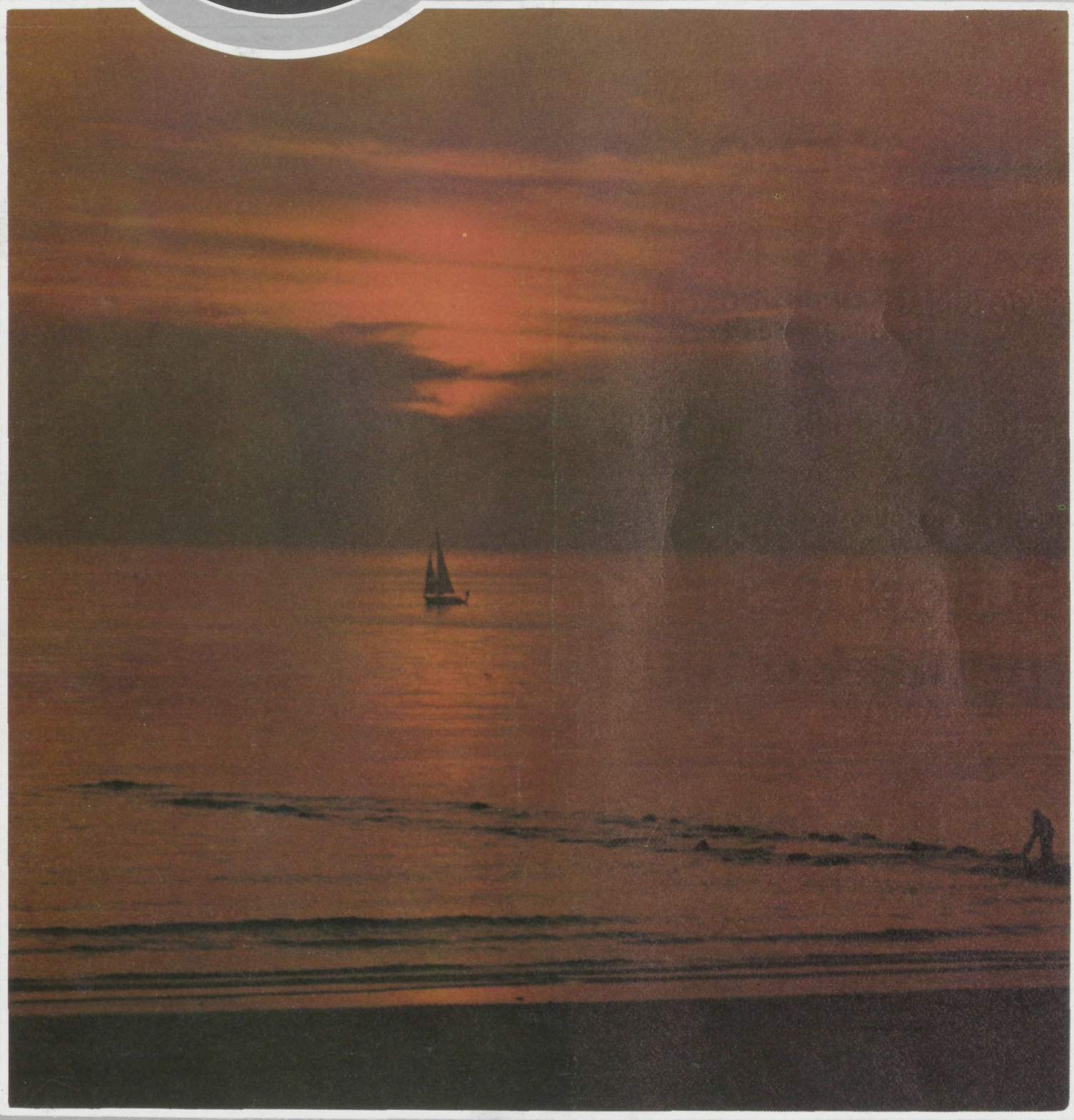


FOTO ROLAND

VRIJDAG 22 AUGUSTUS 1980 — PRIJS 50 FR. — NR. 26 — 47 JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE
tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92
— volledig en deskundig advies en bijstand —

REDERS en
VISSERS.
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

a) In België :
- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.
- O.V.A., Vismijn, Oostende.
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende.

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

b) de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.

Verkoopadressen in Nederland :
- Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.
- Nautische speciaalzaken.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR
(8904V)

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 22 augustus - Nr. 26

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. BAELSKAAI 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

BIJNA EEN MILJARD HULP AAN DE BRITSE VISSERIJ

PRODUCENTENORGANISATIES HIERBIJ TERECHT NIET BETROKKEN

In het Lagerhuis heeft de Britse minister Buchanan-Smith verleden week een bedrag van 14 miljoen Pond, hetzij 950 miljoen B.fr. aangekondigd voor hulp aan de visserij. Gezien de zeer moeilijke financiële toestand van de rederijen, mede door mindere vangsten en lage prijzen in de afslag, werd hiertoe door de Britse regering besloten om het bedrijf tot het einde van het jaar leefbaar te houden. Er was vroeger reeds een hulp van 4 miljoen Pond (270 miljoen B. fr.) toegekend, maar dit was veel te gering.

Ondertussen meent de regering dat er in E.E.G.-middens een regeling zal uit de bus gekomen zijn in verband met een visserijreglementering onder de lidstaten van de „Negen". Naderhand kan dan, in het licht van deze overeenkomst de regeringspolitiek ten overstaan van de visserij terug onder ogen genomen worden.

Wat verbazend lijkt, is het feit dat het zelfs in regeringskringen nog niet vaststaat op welke kriteria men zich zal baseren om de hulp te verdelen. Ondertussen antwoordde de Labour-oppositie in het Lagerhuis, dat de visserij best deze hulp zou aanvaarden en hierover dan verder kan gepraat worden in oktober wanneer het Parlement terug vergadert.

Anderzijds kan men slechts gissen of deze hulp ook zal toegekend worden aan vissersvaartuigen die reeds stilgelegd werden, hetzij ten voorlopige of ten definitieve titel. In deze beide gevallen zou de hulp het waarschijnlijk mogelijk maken dat de stilgelegde vaartuigen terug in bedrijf zouden kunnen komen. In elk geval bestaat er gewettigde hoop, vooral in de havens bekend voor de diepzeevisserij, dat verscheidene treilers hierdoor terug zouden kunnen in bedrijf genomen worden.

De Britse minister zelf opperde de mogelijkheid dat de hulp zou kunnen toegezegd worden volgens de grootte van het vaartuig en/of volgens de aard van de visserij. Volgens een woordvoerder van de Britse Visserijfederatie is het in elk geval zeker dat, met deze hulp, sommige vaartuigen toch terug in bedrijf zullen komen.

DE PRODUCENTENORGANISATIES OVER HET HOOFD GEZIEN !

De aankondiging dat de regeringshulp rechtstreeks naar de rederijen zou gaan, kwam zeer goed over bij de reders en de heer Buchanan Gilbert, voorzitter van de Schotse Redersfederatie kon hiervoor de regering ten zeerste geluk wensen. Inderdaad volgens de rederijen is rechtstreekse financiële hulp een dringende noodzakelijkheid en niet ergens druppelsgewijs via een producentenorganisatie. Omgekeerd kwam de regeringsmededeling van rechtstreekse hulp als een donderslag aan voor de producentenorganisaties, die zich bezwaren dat ze over het hoofd worden gezien, niettegenstaande zij reeds allerlei plannen gesmeed hadden op welke manier deze hulp zou kunnen verdeeld worden. De producentenorganisaties dachten hierbij aan een betere bodemprijs voor de vis of een schema voor prijzensteun.

Het is natuurlijk een zware klop voor het prestige van de producentenorganisaties dat de regering gemeend heeft en het zelfs nuttig geoordeeld heeft geldelijke steun buiten hen om te verdelen. Heeft de regering hierbij gedacht dat heel wat geld in administratieve kosten en aldus in rook zou opgaan ? Of vreesde de regering dat er, naar gelang reders in de producentenorganisaties vertegenwoordigd zijn, telkens verschillend met de gelden zou omgesprongen worden. Inderdaad er zou onder de vele Britse producentenorganisaties nooit een eenheid van visie kunnen ontstaan. De Engelse en de Schotse producentenorganisaties zien de problemen verschillend en zelfs onder de Engelse en onder de Schotse zelf zou eenheid van optreden en steunverlening nog niet eens mogelijk kunnen zijn. Anderzijds komt daar nog bij, dat niet alle reders lid zijn van een producentenorganisatie, waaronder zeker niet de minsten, en het is geen geheim dat de producentenorganisaties, in het kader van de steunverlening via hun organisatie, aan een wettelijke of minstens gedwongen verplichting van aansluiting dachten van diegenen die nu nog buiten de organisatie staan. Aldus zou het best mogelijk geweest zijn, dat diegenen die buiten een producentenorganisatie staan, eenvoudig van de regeringshulp zouden uitgesloten worden, iets wat men in België ook betracht hetgeen een onaanvaardbare diskriminatie zou uitmaken. In elk geval is het regeringsoptreden een duidelijke vingerwijzing, dat zij de producentenorganisaties niet als algemeen representatief voor alle reders en vissers aanziet en dat de regering overtuigd is, dat rechtstreekse hulp nog altijd beter aankomt dan via organisaties waarop men niet altijd het onontbeerlijk toezicht kan houden vooral wat de, door deze organisaties gemaakte onkosten aangaan. Dit is bij ons ook het geval.

Dit is trouwens wel een probleem, dat zich in alle landen van de E.E.G. stelt en waaraan moeilijk de hand kan gehouden worden. In dit verband zegde de heer Aitchison, afgevaardigde-beheerder en hoofdverantwoordelijke voor de Engelse-Schotse producentenorganisatie, dat de regering hen heeft behandeld als een hete patat ! Het is echter zo, dat de regering van oordeel is, dat de visserij dringend financiële hulp nodig heeft en niet druppelsgewijs via plannetjes door de producentenorganisaties uitgekiend en waarbij vooral rekening gehouden wordt met lieve vriendjes of met bepaalde belangen van deze visserij, waarvan bepaalde vertegenwoordigers dicht bij de bron van de organisatie zitten.

De regering heeft aldus het zekere voor het onzekere gekozen. Dit neemt niet weg, dat de producentenorganisaties nog niet ontwapend hebben zoals blijkt uit een poging van één van de Schotse centrales, die bij de regering heeft aangedrongen om ten minste een deel van de hulp te mogen aanwenden voor eigen beleid.

Er wordt zelfs een poging ondernomen om onder de Schotse producenten tot een eenheidsprogramma en gelijk toepassingsbeleid te komen. In elk geval is het duidelijk, dat de hulpverlening telkens een ander gezicht zou krijgen of hebben, volgens het aantal P.O.'s, terwijl verscheidene producentenorganisaties reeds hebben laten uitschijnen, dat diegene die geen lid zijn of lid worden, uitgesloten zouden worden van de voordelen die zij aan de visserij op hun manier via marktondersteuning zouden toekennen. Beter argument voor de regering voor rechtstreekse hulp aan de visserij, konden zij hierbij niet bezorgen.

Het bericht van het departement die de visserij onder haar bevoegdheid heeft, dat met de vertegenwoordigers van het bedrijf, buiten de producentenorganisaties om, zal onderhandeld worden, om de manier te bepalen, waarop de hulp aan de rederijen moet toekomen, heeft het intus-

(Vervolg blz. 2)

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 5 SEPT.

BIJNA EEN MILJARD HULP AAN DE BRITSE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

sen wel duidelijk gemaakt, dat een laatste poging vanwege de producentenorganisaties om toch maar betrokken te worden in de verdeling van de regeringshulp zonder gevolg blijft. De regering zelf hoopt dat deze hulp zal volstaan voor de resterende periode van enkele maanden waarin men hoopt tot een definitieve regeling te komen voor een visserijreglementering onder lidstaten. Op basis van deze uiteindelijke overeenkomst waarvoor zeer goede perspektieven voor de hand liggen, zal de Britse regering dan beslissende hulpmaatregelen kunnen uitvaardigen.

Verwijzen wij in dit verband nog op het feit dat bij de Britten en de Schotten, producentenorganisatie niet synoniem is van redersfederatie en dat bij onze overburen beiden een afzonderlijk bestuur en bestaan kennen. Dit is trouwens heel wat gezonder, omdat de problemen voor een producentenorganisatie en een redersfederatie niet noodzakelijk op dezelfde manier bekeken worden, en de belangen niet altijd parallel lopen.

In Belgie heeft de Rederscentrale eenvoudig zijn beroepsorganisatie over boord gegooid en is het alleen nog een producentenorganisatie, waar de groten het voor het zeggen hebben, wanneer het op stemmen aankomt.

OOK E.E.G. TEGEN HULPVERLENING VIA PRODUCENTENSCHAP

Ging de Britse regering misschien nog gezwicht hebben tegenover de druk uitgaande van de producentenorganisaties en deze laatsten toch nog betrokken hebben bij de hulpverlening, dan blijkt het dat Brussel tegen het betrekken van de producentenorganisaties was bij de verdeling van de financiële hulp. Inderdaad gaat Brussel niet akkoord met een bijzondere marktondersteuning in een bepaald land omdat dit de konkurrentie kan vervalsen. Aldus had de Commissie te Brussel reeds haar ongenoegen laten blijken tot een eerste hulp van de Britse regering, ten bedrage van 135 miljoen B.fr. die via de producentenorganisaties ging.

Inderdaad waren de Britse producentenorganisaties, of minstens velen onder hen, een eigen koers gaan varen in het opvangsysteem en de bodemprijs en volgden in dit verband niet de officiële E.E.G.-reglementering. De vrees was dan ook gewettigd, dat met de nagenoeg één miljardenhulp, eenzelfde koers door de Britse producentenorganisaties zou gevaren worden. Anderzijds bevordert een hoge bodemprijs en opvang, een grotere invoer uit derde landen. Inderdaad zijn de invoerprijzen gericht op de opvang- en referentieprijs van de E.E.G., beneden hetwelk geen invoer mag gebeuren. Hoe meer dat men in de Britse afslag moet betalen, hoe geredelijker de invoerders zich naar het buitenland wenden tegen prijzen die, gezien de hoge eigen bodemprijs, en de lagere E.E.G.-referentieprijs altijd lager zullen liggen.

Anderzijds was het nu zo dat de Britse regering wenste tegemoet te komen aan het bedrijf zelf en niet aan de producentenorganisaties of slechts alleen aan de leden van de producentenorganisaties. In ieder geval heeft het overslaan van de P.O.'s de autoriteit en het prestige van deze organisaties in Groot-Brittannië gevoelig aangetast.

En er is reden voor.

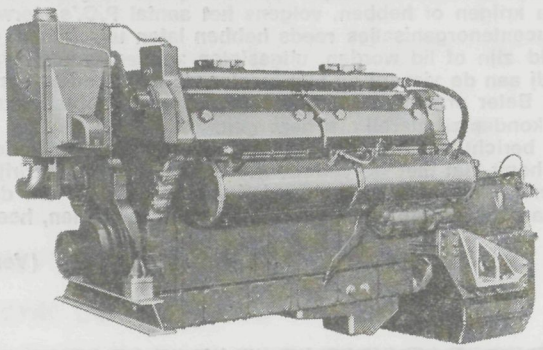
WERKHUIZEN C. DECLOEDT & Zn.

MACHINEBOUW

Uw verdeler voor GM-produkten — Motoren voor scheepvaart en industrie

DETROIT DIESEL & BEDFORD DIESEL

Automatische transmissies Allison - Produkten AG



Vermogens van 40 tot 2.000 KW. voor veelzijdig gebruik.

Verkoop, naverkoopdienst en herstellingen :

WERKHUIZEN C. DECLOEDT & Zn.

Victorialaan 7, OOSTENDE — ☎ (059) 32.25.34 - 32.31.78

INSTELLING VAN EEN BELASTING OP HET OPHALEN VAN BEDRIJFSAFVAL IN DE PAKHUIZEN VAN DE VISMIJN

De pakhuishouders van de vismijn kregen in hun bus, volgend rondschrijven besteld :

« Wij stellen u ervan in kennis dat per 1 augustus a.s. een nieuwe regeling van kracht wordt voor het aanrekenen van de kosten voor het ophalen van bedrijfsafval in de pakhuizen van de stedelijke vismijn.

Deze regeling bestaat erin dat :

— per pakhuis de werkelijke laadtijd ter plaatse wordt aangerekend ;

— maandelijks per pakhuis een rekening wordt opgemaakt per veelvoud van 5 minuten laadtijd aan 144 fr., d.i. de vigerende kostprijs voor o.m. de horecasector ;

— de tijd voor het terplaatse komen en afvoeren van deze afval per dag evenredig verdeeld wordt onder de pakhuizen, die deze dag bediend worden. ».

De sekretaris, De burgemeester,

Het is begrijpelijk dat dit rondschrijven nog al met gemengde gevoelens onthaald wordt door de pakhuishuurders. Men is inderdaad de mening toegedaan dat in de huur van het pakhuis het afhalen van het bedrijfsafval doorgerekend is. Morgen kan men dan een nieuwe rekening sturen voor het spuiten van de verkoopshal, menen bepaalde kopers, of ook wel nog voor de bewakingsdienst, enz.

Wij zelf hebben anderzijds wel kunnen vaststellen, dat er enorme hoeveelheden bedrijfsafval door de reinigingsdienst moeten verwerkt worden. Nochtans zal deze regeling aanleiding geven tot heel wat kontroversen en geschillen.

Het is inderdaad zo, dat heel wat leurders niet over een koperskaart beschikken en noch als huurder, noch als medehuurder gekend staan. De stad Oostende kent wel geen medehuurders, maar heel wat kleine venters zitten toch ergens in een pakhuis. Het is duidelijk dat de pakhuishuurder zich kan verhalen op diegenen, die bij hem onderverhuren of intrek hebben. Dit is echter niet het geval voor diegenen die aan sluikstorting doen en hun vis ter plaatse in hun kamion kuisen omdat ze niet in een pakhuis medehuren.

Deze venters en zelfs winkels, plaatsen dan hun afval voor één of ander pakhuis en het gevolg zal nu zijn, dat de pakhuishouder dan zal kunnen opdraaien voor deze sluikstorting. Begrijpelijk zal dan ook de reactie zijn van deze laatste wanneer hij zal weigeren de rekening van deze sluikstorters te betalen. De instelling van deze stadsbelasting zal ook nog een ander gevolg hebben, namelijk dat men meer en meer afval in het dok zal werpen. Dit gebeurt nu ook al, maar wanneer de pakhuisbezitters jacht zullen maken op diegenen die hun bedrijfsafval voor hun poort, bij het eigen bedrijfsafval zullen zetten, dan zal het storten van bedrijfsafval in het dok zeker wel toenemen. We verwachten dan ook dat de instelling van stadsbelasting nog al wat tot discussies en herrie zal aanleiding geven. Anderzijds vragen we ons af wie de minuten zal kontroleren van het weghalen van het bedrijfsafval en op wie zijn rekening de « pausen » voor het rollen van een sigaret, een babbeltje of het gaan wateren enzomeer zullen ingeschreven worden. We zijn dan ook overtuigd dat men hier best eens had samengekomen vooraleer dergelijke maatregel te nemen, welke weliswaar gerechtvaardigd is, maar zij die noch huurder, noch onderhuurder zijn, niet treft.

Zou het niet beter zijn die bepaalde leurders en handelaars of winkeliers die zich in de vismijn binnen loodsen, maar niets betalen, ook te belasten met een ingangskaart van x fr. ?

Het is spijtig dat hier een beslissing genomen werd, zonder voorafgaand overleg.

DADER VAN DIEFSTAL IN VISMIJN OPGELEID

In de loop van de nacht van 30 op 31 juli werd wederom in verscheidene pakhuizen in de Oostendse vismijn ingebroken en vandalisme aangericht Thans is één van de daders door de politie opgepakt, een zekere Willy M. uit Middelkerke. Hij was op de diefstal vergezeld door 2 andere boeven die nog voortvluchtig zijn en ernstig worden opgespoord. Hopen we nu maar dat met het opbrengen van deze dader en wellicht zeer spoedig van de mededaders, een einde komt aan de plaag van de diefstallen in de pakhuizen. Misschien zijn deze gasten eveneens de daders van vroegere diefstallen. Dat zal het onderzoek nog moeten uitwijzen. Daarom is het ook altijd nuttig dat de huurders van de pakhuizen en diegenen die bestolen werden onmiddellijk na de gebeurtenissen de feiten aan de politie aangeven, ook al denken ze soms dat het de moeite niet waard is ofwel, dat er toch niets van terecht zal komen. Wanneer de daders toch gevonden worden kunnen ze dan de geleden schade terug eisen, iets waarmede men naderhand niet meer moet afkomen.

● **TE HUUR** : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

(7116N—8199V)

Honderd verdelen
Nacht vergoed
te worden

(Vervolg van blz. 3)

worden. Tobelotte werd opgemerkt dat deze bolders minstens 25 of 30 jaar geleden geplaatst werden en nooit onderhouden noch nagezien werden.

GEEN ANTWOORD

Op dat aangetekend schrijven van 10 januari 1979 aan de stad zouden, die zam idaardig niets te weemen overhief, was de stad zelfs zo onbeleefd moot te antwoorden en met deze opmerkingen geen rekening te houden. Het kost immers stadsambtenaren en verzekeringsmaatschappijen geld, maar om jaarlijks twee verbeteraldrukkaten wat werk te geven, vond men niets beter dan in februari 1980 bekendkoms te dagvaardien voor de Rechtbank van Koophandel, welke nu aerstdaags zal geopen worden om over de werkelijke schuldige te oordelen en om te beslissen of deze bolders daar nog al dan niet goed zijn.

Maar wat ook hey vonnis wese, het volstaat hierbij de gepubliceerde foto's te bekijken om vast te stellen in welke schrnnelijke toestand die meerpolders en meerpalen zich bevinden.

Om de slachtoffers van de geldbonger van de stad nog beter in te lichten, heeft de verzekeringsmaatschappij op dat tijdstip oegenblik nog twee foto's genomen van de

Een bevoegdheid van een totaal weggeroeide slaundar van een kaalkadaver.

toestand van sommige meerbolders, meerpalen en meerkadders in de zelfde vissershaven van Oostende, waar men tot op heden gemeend heeft, de redders of hun goedaardige verzekering, als meikoe te gebruiken.

Hierbijgaande foto's zijn er maar enkele van de 20 à 30 die ons moeten aantonen in welke toestand deze zich allemaal bevinden.

De politiek van de stad is en blijft waarschijnlijk : wachten tot een visserswrakkig meert en op de een of andere wijze tegen een de meerpalen zo stoot, dat hij al valt, om deze dan te kunnen vernieuwen op de kosten van de schuldige (?).

We hebben gemeend deze toestand openbaar te moeten maken, nu men niet wil begrijpen dat de meerpalen en bolders er aangebracht zijn om schepen te meren en dit als van algemeen belang te aanzien, maar ze niet te laten verrijten of verrotten om ze dan op kosten van de reders te vernieuwen. En als men dan wil zien hoe men alles beter kan onderhouden, geeven we de verzekeringsmaatschappij de raad eens naar Holland, zelfs niet verder dan Breskens, te gaan, om te zien in welke staat de meerpalen daar verkeren, hoe ze onderhouden worden en om ook eens te stellen dat daar zware veerboten dagelijks zeemsal per uur tegenaan varen zonder dat die breken of afvallen. P. Vandenbergh

Lijst voor visserswaartuigen

Een lijst van Visserswartuigen is verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.

Daarin komen alle kenmerken van de Belgische visserswartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de schepenwerven waar die wartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.r. 000-0413007-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Nieuwpoortsteenweg 36, 8400 Oostende.

Ik ben de bewijs : het is goed te zien dat de lijnrederiën totaal verstoven zijn.

BIJNA EEN MILJARD HULP AAN DE BRITSE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

sen wel duidelijk gemaakt, dat een laatste poging vanwege de producentenorganisaties om toch maar betrokken te worden in de verdeling van de regeringshulp zonder gevolg blijft. De regering zelf hoopt dat deze hulp zal volstaan voor de resterende periode van enkele maanden waarin men hoopt tot een definitieve regeling te komen voor een visserijreglementering onder lidstaten. Op basis van deze uiteindelijke overeenkomst waarvoor zeer goede perspektieven voor de hand liggen, zal de Britse regering dan beslissende hulpmaatregelen kunnen uitvaardigen.

Verwijzen wij in dit verband nog op het feit dat bij de Britten en de Schotten, producentenorganisatie niet synoniem is van redersfederatie en dat bij onze overburen beiden een afzonderlijk bestuur en bestaan kennen. Dit is trouwens heel wat gezonder, omdat de problemen voor een producentenorganisatie en een redersfederatie niet noodzakelijk op dezelfde manier bekeken worden, en de belangen niet altijd parallel lopen.

In Belgie heeft de Rederscentrale eenvoudig zijn beroepsorganisatie over boord gegooid en is het alleen nog een producentenorganisatie, waar de groten het voor het zeggen hebben, wanneer het op stemmen aankomt.

OOK E.E.G. TEGEN HULPVERLENING VIA PRODUCENTENSCHAP

Ging de Britse regering misschien nog gezwicht hebben tegenover de druk uitgaande van de producentenorganisaties en deze laatsten toch nog betrokken hebben bij de hulpverlening, dan blijkt het dat Brussel tegen het betrekken van de producentenorganisaties was bij de verdeling van de financiële hulp. Inderdaad gaat Brussel niet akkoord met een bijzondere marktondersteuning in een bepaald land omdat dit de konkurrentie kan vervalsen. Aldus had de Commissie te Brussel reeds haar ongenoegen laten blijken tot een eerste hulp van de Britse regering, ten bedrage van 135 miljoen B.fr. die via de producentenorganisaties ging.

Inderdaad waren de Britse producentenorganisaties, of minstens velen onder hen, een eigen koers gaan varen in het opvangsysteem en de bodemprijs en volgden in dit verband niet de officiële E.E.G.-reglementering. De vrees was dan ook gewettigd, dat met de nagenoeg één miljardenhulp, eenzelfde koers door de Britse producentenorganisaties zou gevaren worden. Anderzijds bevordert een hoge bodemprijs en opvang, een grotere invoer uit derde landen. Inderdaad zijn de invoerprijzen gericht op de opvang- en referentieprijs van de E.E.G., beneden hetwelk geen invoer mag gebeuren. Hoe meer dat men in de Britse afslag moet betalen, hoe geredelijker de invoerders zich naar het buitenland wenden tegen prijzen die, gezien de hoge eigen bodemprijs, en de lagere E.E.G.-referentieprijs altijd lager zullen liggen.

Anderzijds was het nu zo dat de Britse regering wenste tegemoet te komen aan het bedrijf zelf en niet aan de producentenorganisaties of slechts alleen aan de leden van de producentenorganisaties. In ieder geval heeft het overslaan van de P.O.'s de autoriteit en het prestige van deze organisaties in Groot-Brittannië gevoelig aangetast.

En er is reden voor.

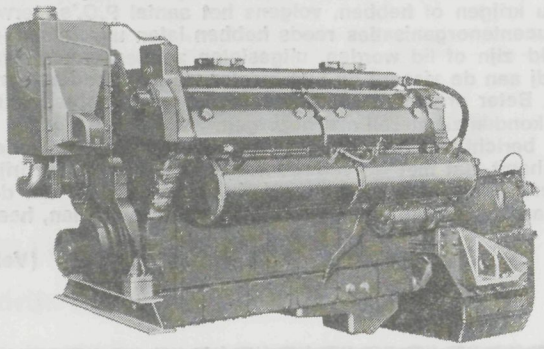
WERKHUIZEN **C. DECLOEDT & Zn.**

MACHINEBOUW

Uw verdeler voor GM-produkten — Motoren voor scheepvaart en industrie

DETROIT DIESEL & BEDFORD DIESEL

Automatische transmissies Allison - Produkten AG



Vermogens van 40 tot 2.000 KW. voor veelzijdig gebruik.

Verkoop, naverkoopdienst en herstellingen :

WERKHUIZEN **C. DECLOEDT & Zn.**

Victorialaan 7, OOSTENDE — ☎ (059) 32.25.34 - 32.31.78

INSTELLING VAN EEN BELASTING OP HET OPHALEN VAN BEDRIJFSAFVAL IN DE PAKHUIZEN VAN DE VISMIJN

De pakhuishouders van de vismijn kregen in hun bus, volgend rondschrijven besteld :

« Wij stellen u ervan in kennis dat per 1 augustus a.s. een nieuwe regeling van kracht wordt voor het aanrekenen van de kosten voor het ophalen van bedrijfsafval in de pakhuizen van de stedelijke vismijn.

Deze regeling bestaat erin dat :

— per pakhuis de werkelijke laadtijd ter plaatse wordt aangerekend ;

— maandelijks per pakhuis een rekening wordt opgemaakt per veelvoud van 5 minuten laadtijd aan 144 fr., d.i. de vigerende kostprijs voor o.m. de horeca-sector ;

— de tijd voor het terplaatse komen en afvoeren van deze afval per dag evenredig verdeeld wordt onder de pakhuizen, die deze dag bediend worden. ».

De sekretaris, De burgemeester,

Het is begrijpelijk dat dit rondschrijven nog al met gemengde gevoelens onthaald wordt door de pakhuishuurders. Men is inderdaad de mening toegedaan dat in de huur van het pakhuis het afhalen van het bedrijfsafval doorgerekend is. Morgen kan men dan een nieuwe rekening sturen voor het spuiten van de verkoopshal, menen bepaalde kopers, of ook wel nog voor de bewakingsdienst, enz.

Wij zelf hebben anderzijds wel kunnen vaststellen, dat er enorme hoeveelheden bedrijfsafval door de reinigingsdienst moeten verwerkt worden. Nochtans zal deze regeling aanleiding geven tot heel wat kontroversen en geschillen.

Het is inderdaad zo, dat heel wat leurders niet over een koperskaart beschikken en noch als huurder, noch als medehuurder gekend staan. De stad Oostende kent wel geen medehuurders, maar heel wat kleine venters zitten toch ergens in een pakhuis. Het is duidelijk dat de pakhuishuurder zich kan verhalen op diegenen, die bij hem onderverhuren of intrek hebben. Dit is echter niet het geval voor diegenen die aan sluikstorting doen en hun vis ter plaatse in hun kamion kuisen omdat ze niet in een pakhuis medehuren.

Deze venters en zelfs winkels, plaatsen dan hun afval voor één of ander pakhuis en het gevolg zal nu zijn, dat de pakhuishouder dan zal kunnen opdraaien voor deze sluikstorting. Begrijpelijk zal dan ook de reactie zijn van deze laatste wanneer hij zal weigeren de rekening van deze sluikstorters te betalen. De instelling van deze stadsbelasting zal ook nog een ander gevolg hebben, namelijk dat men meer en meer afval in het dok zal werpen. Dit gebeurt nu ook al maar wanneer de pakhuisbezitters jacht zullen maken op diegenen die hun bedrijfsafval voor hun poort, bij het eigen bedrijfsafval zullen zetten, dan zal het storten van bedrijfsafval in het dok zeker wel toenemen. We verwachten dan ook dat de instelling van stadsbelasting nog al wat tot discussies en herrie zal aanleiding geven. Anderzijds vragen we ons af wie de minuten zal kontroleren van het weghalen van het bedrijfsafval en op wie zijn rekening de « pausen » voor het rollen van een sigaret, een babbeltje of het gaan wateren enzomeer zullen ingeschreven worden. We zijn dan ook overtuigd dat men hier best eens had samengekomen vooraleer dergelijke maatregel te nemen, welke weliswaar gerechtvaardigd is, maar zij die noch huurder, noch onderhuurder zijn, niet treft.

Zou het niet beter zijn die bepaalde leurders en handelaars of winkeliers die zich in de vismijn binnen loodsen, maar niets betalen, ook te belasten met een ingangskaart van x fr. ?

Het is spijtig dat hier een beslissing genomen werd, zonder voorafgaand overleg.

DADER VAN DIEFSTAL IN VISMIJN OPGELEID

In de loop van de nacht van 30 op 31 juli werd wederom in verscheidene pakhuizen in de Oostendse vismijn ingebroken en vandalisme aangericht Thans is één van de daders door de politie opgepakt, een zekere Willy M. uit Middelkerke. Hij was op de diefstal vergezeld door 2 andere boeven die nog voortvluchtig zijn en ernstig worden opgespoord. Hopen we nu maar dat met het opbrengen van deze dader en wellicht zeer spoedig van de mededaders, een einde komt aan de plaag van de diefstallen in de pakhuizen. Misschien zijn deze gasten eveneens de daders van vroegere diefstallen. Dat zal het onderzoek nog moeten uitwijzen. Daarom is het ook altijd nuttig dat de huurders van de pakhuizen en diegenen die bestolen werden onmiddellijk na de gebeurtenissen de feiten aan de politie aangeven, ook al denken ze soms dat het de moeite niet waard is ofwel, dat er toch niets van terecht zal komen. Wanneer de daders toch gevonden worden kunnen ze dan de geleden schade terug eisen, iets waarmede men naderhand niet meer moet afkomen.

● **TE HUUR : GEMEUBELDE KLEINE** appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

(7116N—8199V)

Flanders verplaatsen naar Brussel vergoed te worden

(Vervolg van blz. 3)

worden. Tweehonderd werd opgemerkt dat deze soldaten minstens 25 of 30 jaar geleden geplaatst werden en nooit onderhouden noch nagezien werden.

GEEN ANTWOORD

Op dat aanbevelend schrijven van 10 januari 1979 aan de staat gezonden, die zich klaarblijkelijk niets te wensen overlaat, was de staat zelfs zo onbeleefd niet te antwoorden en met deze opmerkingen een rekening te houden. Het kost immers stadsbestuurders en verantwoordelijken toch geen geld, maar om jaarlijks twee verbetenaldvokaten wat werk te geven, vond men niets beter dan in februari 1980 betrekkelijke te dagvaarden voor de Rechtbank van Koophandel, welke nu eerstdaags zal geopenen worden om over de werkelijke schuldige te oordelen en om te beslissen of deze soldaten dan al dan niet goed zijn.

Maar wat ook nog vormis weet, het volstaat niet dat de geïnstalleerde foto's te bekijken om vast te stellen in welke erbarmelijke toestand die meerpalen en meerpalen dan zijn geraakt.

Om de slachtoffers van de geldverspilling van de stad nog beter in te lichten, heeft de verzekeringsmaatschappij op datzelfde ogenblik een reeks foto's genomen van de

Een bevoegdheid van een totaal weggeroeide standaard van een meerpaal.

posstand van sommige meerpalen, meerpalen en meerpaddetrs in de zeldzame vissershaven van Oostende, waar men tot op heden gemeend heeft, de redens of hun goedkeuring verzekering, als mislukte te geïnstalleren.

Herhaldelijke foto's zijn er maar enkele van de 20 à 30 die ons moeten aanbomen in welke toestand deze zich allemaal bevinden.

De politiek van de stad is en blijft wanschiplijk; wanneer iemand een vissersvaartuig meert en op de één of andere wijze tegen een der meerpalen zo stoot, dat hij al vast, om deze dan te kunnen vernieuwen op de kosten van de schuldige (?).

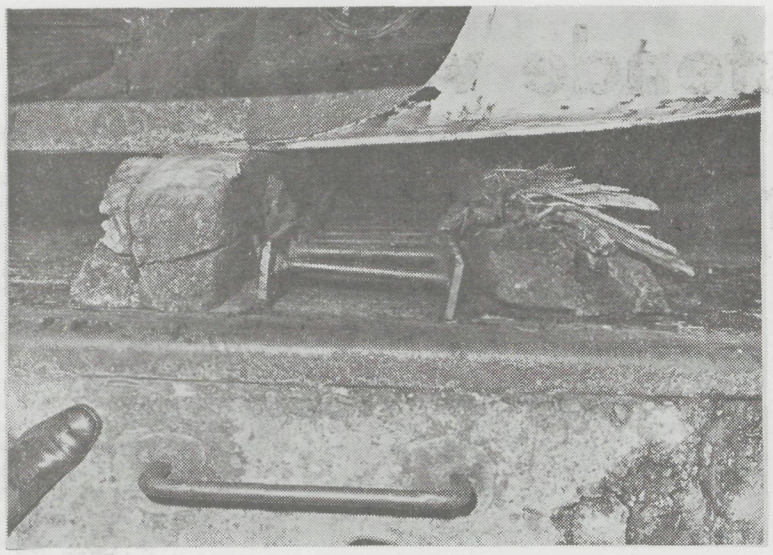
We hebben gemeend deze toestand openbaar te moeten maken, zo men niet wil begrijpen dat die meerpalen en bolders er aanwezig zijn om schepen te meren en dit als van algemeen belang te aanzien, maar ze niet te laten verrijdten of verrotten om ze dan op kosten van de reders te vernieuwen. En als men dan wil zien hoe men alles beter kan ondersteuner, geven we de verantwoordelijkheden de raad eens naar Holland, zelf niet verder dan Breskens, te gaan, om te zien in welke staat de meerpalen daar verkeren, hoe ze onderhouden worden en om ook eens vast te stellen dat daar zware verbolten dagelijks zeemaal per uur tegenaan varen zonder dat die breken of afvallen. P. Vandenbergh

Lijst voor vissersvaartuigen

Een lijst van Vissersvaartuigen is verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.

Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder.

Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de schepenreserves waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.r. 000-0418207-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Conscienceplein 20, 8400 Oostende.



Een bovenzicht van een totaal weggerotte steunder van een kaailadder.

(Vervolg van blz. 3)

worden. Tenslotte werd opgemerkt dat deze bolders minstens 25 of 50 jaar geleden geplaatst werden en **nooit onderhouden noch nagezien werden.**

GEEN ANTWOORD

Op dat aangetekend schrijven van 10 januari 1979 aan de stad gezonden, die aan klaarheid niets te wensen overliet, was de stad zelfs zo onbeleefd nooit te antwoorden en met deze opmerkingen geen rekening te houden. Het kost immers stadsambtenaren en verantwoordelijken toch geen geld, maar om jaarlijks twee vetbetaalde advokaten wat werk te geven, vond men niets beter dan in februari 1980 betrokkene te dagvaarden voor de Rechtbank van Koophandel, **welke nu eerstdaags zal geroepen** worden om over de werkelijke schuldige te oordelen en om te beslissen of deze bolders daar nog al dan niet goed zijn.

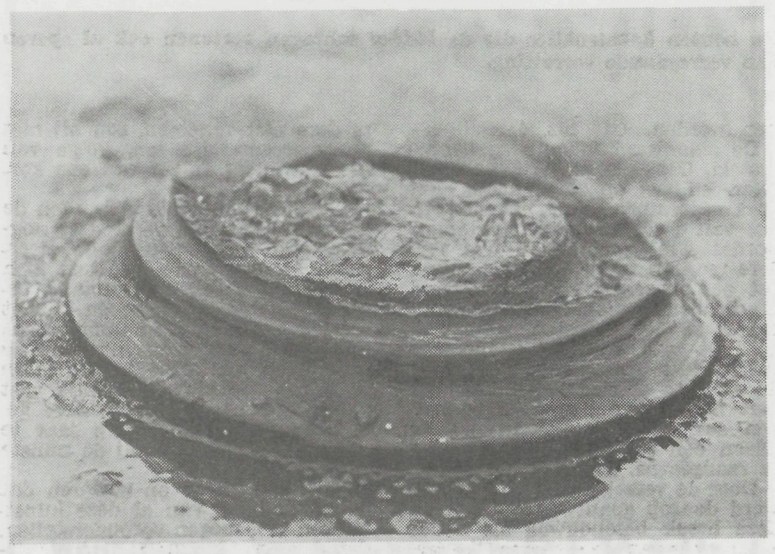
Maar wat ook het vonnis weze, het volstaat hierbij de gepubliceerde foto's te bekijken om vast te stellen in welke erbarmelijke toestand die meerbolders en meerpalen zich bevinden.

Om de slachtoffers van de geldhonger van de stad nog beter in te lichten, heeft de verzekeringsmaatschappij op datzelfde ogenblik een reeks foto's genomen van de toestand van sommige meerbolders, meerbalken en meerladders in diezelfde vissershaven van Oostende, waar men tot op heden gemeend heeft, de reders of hun goedzakkige verzekering, als melkkoe te gebruiken.

Hierbijgaande foto's zijn er maar enkele van de 20 à 30 die ons moeten aantonen in welke toestand deze zich allemaal bevinden.

De politiek van de stad is en blijft waarschijnlijk : wachten tot een vissersvaartuig meert en op de één of andere wijze tegen één dezer meerpalen zo stoot, dat hij afvalt, om deze dan te kunnen vernieuwen op de kosten van de schuldige (?).

We hebben gemeend deze toestand openbaar te moeten maken, nu men niet wil begrijpen dat die meerpalen en bolders er aangebracht zijn om schepen te meren en dit als van algemeen belang te aanzien, maar ze niet te laten verslijten of verrotten om ze dan op kosten van de reders te vernieuwen. En als men dan wil zien hoe men alles beter kan onderhouden, geven we de verantwoordelijkheden de raad eens naar Holland, zelfs niet verder dan Breskens, te gaan, om te zien in welke staat de meerpalen daar verkeren, hoe ze onderhouden worden en om ook eens vast te stellen dat daar zware veerboten dagelijks zesmaal per uur tegenaan varen zonder dat die breken of afvallen. P. Vandenberghe



Na de breuk : het is goed te zien dat de ijzermaterie totaal verstorven is.

DE ZEEWIJDING TE HEIST

Een beeld op de Zeewijding met ondermeer de «Heistse Klakkertjes» als attractiepunt.

Op 15 augustus had de traditionele zeewijding plaats voor een duizendkoppige menigte belangstellende badgasten, alsook vissers en hun families. Vanaf 10u.15 liepen de 3 opgetimmerde tribunes op de dijk voor het Heldenplein vol toeschouwers. Op de ereplaatsen bemerkten we volksvertegenwoordigers Declercq en Desutter, d.d. burgemeester Devreese met zijn voltallig schepenkollege en vele gemeenteraadsleden, alsook de burgemeester van Sluis met zijn dame en talrijke andere prominenten.

Op zee vaarden een 15-tal vissers vaartuigen waarop honderden badgasten hadden plaats genomen en tientallen yachten en motorbootjes.

Om 11 uur stipt openden de „Klakkertjes" de stoet waarvan er twee de offergaven droegen nl. een reuzekabeljauw en 2 broden, gevolgd door de leden van de zangvereniging „Cantabilé". Ondertussen was het de harmonie „De Zeegalm" die ons „Inleiding en Gebed" van Aug. Friebis ten gehore bracht. Daar elke aanwezige een tekstboekje had bekomen kon ieder een de plechtigheid aandachtig volgen en zelfs het goedgekende „Visserslied" werd ontroerd medegezongen. Door het zangkoor werd nog het „Avé Maria" van J. Arcadelt ten gehore gebracht en door de harmonie „Auszug en Pavane" van M. Franck gespeeld. Toen de E.H. Pastoor aanving met de wijding van de zee begonnen jammer **genoeg de eerste regendruppels** te vallen. Een helikopter strooide dan bloemen over zee uit, ten posthumen titel voor dezen die aldaar hun eeuwige rustplaats vonden, vuurpijlen en geluidsbommen werden in de lucht geschoten en tientallen duiven werden opgelaten als symbool voor de vrede. De sirenen van de vaartuigen lieten dan hun snerpend geloei horen als eindpunt van deze jaarlijkse plechtigheid, welke dit maal zonder choreografie doorging, maar immer een blijvende indruk nalaat bij de aanwezigen. Qua organisatie van het geheel heeft feestleider Maurits De Keyzer opnieuw bewezen de juiste man op de juiste plaats te zijn.

HUWELIJK TE NIEUWPOORT

Het is op vrijdag 5 september dat te Nieuwpoort-bad om 15 u. in de St. Bernardusksrk het huwelijk ingezegend wordt van Mej. Jeaninne Vercoutter, dochter van de heer en mevrouw Marcel Vercoutter — Bogaert, met de jonge heer Dany Beyaert, zoon van de heer en mevrouw Charles Beyaert — d'Hoedt van Zuienkerke.

Aan de grootouders, ouders en het jonge paar onze hartelijke gelukwensen.

LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Een lijst van Vissersvaartuigen is verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.
Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de scheepswerven waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.c.r. 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Boulogne, eerste Franse vissershaven door syndikaal optreden lamgelegd

VERALGEMENING VAN DE STAKING. HAVENTRAFIEKEN IN FRANSE HAVENS GEBLOKKEERD

We dienen een onderscheid te maken tussen de motieven die de vissers op de verre-visserij er toe aangezet hebben te staken en de naderhand veralgemening van de staking in de middenslag- en kleine visserij. Bij deze laatste gaat het om zuivere bedrijfsmotieven zoals de onhoudbare brandstofprijzen, de overstroming van de markt **door de invoer van vis uit derde** landen en de lage prijzen die de visser bekomt in de afslag, enz...

We kunnen gerust begrip opbrengen voor deze aktie waarachter ook veel reders staan. Het onbegrijpelijk syndicaal optreden in de vissershaven van Boulogne, voor wat de verre visserij betreft, heeft nu reeds voor gevolg, dat niet alleen de vissershaven sedert drie weken lam werd gelegd en de vaartuigen belet werden nog in- en uit te varen, maar dat de laatste week ook de volledige haventrafiek onmogelijk werd gemaakt. In feite is dit alles 'n gevolg van 't hulpprogramma van de regering aan de industriële en verre visserij. De regering voorziet een steun aan deze **visserij van 200 miljoen B. fr. Gezien** dit echter gebeurt met regeringsgeld is het begrijpelijk dat de regering als tegenprestatie vanwege de industriële en verre visserij, voorstellen noodzakelijk stelde opdat deze hulp zou gepaard gaan met een struktuurhervorming, brandstofbesparingen, aangepast beheer en een drukking van de uitbatingskosten. Wat dit laatste betreft, was er vanwege de rederijen onder meer een voorstel om de effektieven aan boord te verminderen, deels omdat de vangsten niet meer zo overvloedig waren, deels omdat de syndikaten in de loop der jaren er een verplichting hadden doorgedrukt, waarbij de rederijen een opmerkelijk te veel aan bemanningsleden werden opgelegd. De regering kon hiermede akkoord gaan, maar niet de syndikaten. Een eerste voorstel om de werkgelegenheid voor de anderen te waarborgen was een vermindering van het bemanningseffektief aan boord van de grote treilers van 22 tot 18. Hierna waren de rederijen bereid tot een kompromis, hetzij 20 man. Voor de treilers met een bemanning van 16 tot 19 zouden er eveneens 2 krachten uitgespaard worden. De syndikale onwil heeft nu reeds geleid tot het lamleggen van alle treilers aan de kade, het verbod om uit te varen door het bezetten van de vaartuigen met werkwilligen, het **blokkeren van de carferries enz.....** zonder de grote schade in overweging te nemen die de rederijen lijden door het aan de wal houden van treilers die tientallen miljoenen kapitaal vertegenwoordigen. Een reder die met zijn vissersvaartuig niet binnen mocht en geen toegang kreeg aan de kade, heeft de syndikale vrijgestelden voor de rechtbank gedaagd opdat zijn vaartuig de haven zou mogen aandoen ! Ook vissersvaartuigen die niets te maken hebben met de verre visserij konden noch in noch uit varen. Ondertussen moeten deze reders hun verzekering, de huur van hun apparatuur, de interesten op de hun toegekende kredieten, hun bureelbediende(n) betalen en blijven hun algemene kosten lopen. Het syndikaal optreden is dan ook ergerlijk en we mogen zelfs gerust zeggen, een diefstal en een misdaad. Wanneer komt de overheid dan toch eens tot bezinning en waarborgt minstens de vrijheid van arbeid aan diegenen die wensen te werken, evenals voor de reder of werkgever de vrijheid om over het eigen kapitaal te beschikken en dit te doen renderen. Een grote rederij, de „Comptoir Manesse et Sénéchal" heeft zijn betalingen geschorst en zal zijn balans indienen zo het door de rederijen ingediend saneringsplan niet aanvaard wordt door de syndikaten. In plaats van 2 man per vaartuig, zullen er aldus honderden op straat komen te staan. Hopelijk gaan deze gezinnen dan maar bij de syndikaten gaan aankloppen voor hun „paaie". De bemanningsleden van de schepen van deze rederij, die zelfs het gestook van de syndikaten beu zijn, waren het eens in zee te steken met een verminderd effektief, maar zij werden er toe verhinderd. Wat echter te Boulogne niet mag, is reeds sinds enige tijd in voege te Lorient ! Anderzijds wenst de regering niet zo maar de honderden miljoenen aan de visserij te besteden en verwacht van eenieder, zowel van de werkgever als van de werknemers een inspannig, die de syndikaten voor wat de laatsten betreft, weigeren te leveren. Ondertussen zijn de kopers en de verwerkende nijverheid eveneens het slachtoffer. Zo eenieder op zijn standpunt blijft, zal het weldra een hopeloze toestand worden te Boulogne.

SYNDIKALE HAVEN- EN STRAATAGITATIES

Hierna volgen dan enkele akties vanwege de stakers, aangestookt door hun vrijgestelden :

31 juli : door de stakers wordt het uitvaren van de treiler „Mousse" belet die in zee ging steken met een werkwillige bemanning. Deze treiler behoort aan de rederij „Comptoir Manesse et Sénéchal" die de syndikale leiders reeds voor de rechtbank heeft betrokken en eventueel zijn balans zal neerleggen voor de Koophandelsrechtbank

1 augustus : door de rechtbank wordt een vonnis geveld waarbij de vrijgestelden van de syndikaten, evenals alle andere personen die de toegang weigeren tot het vaartuig „Mousse", verplicht worden de toegang tot het vaartuig vrij te geven aan alle bemanningsleden, die wensen uit te varen en aan de directie en het personeel van de rederij die niet bij de staking aansluiten.

Zondag 3 augustus : de schipper van een binnenkomende treiler, de „Marmousset", die de haven wenste aan te doen bij hoog water en bij het openstaan van de sluizen, werd hiertoe verhinderd door stakers die kabels hadden gelegd ter hoogte van de sluizen. De „Marmousset" die op het punt stond door de kabels te varen, moest hiertoe niet overgaan omdat ordekrachten de kabels verwijderden. De „Marmousset" werd toch gelost, behalve de twee uur vertraging die de vislossers toepasten ten titel van begrip voor de stakers.

Maandag 4 augustus : door de stakers, ten getalle van 300 worden de voornaamste straten en kruispunten met personenwagens geblokkeerd.

Dinsdag 5 augustus : de lokalen van het Maritiem en van de Kamer van Handel en Nijverheid worden bezet, terwijl het hinderen van het verkeer op deze en op de volgende dagen voortgezet wordt.

Ondertussen gaven de rederijen mededeling van hun laatste voorstellen, namelijk 20 man op de grote treilers in plaats van 22, geen voorafgaandelijke betaling van 10% van de brutobesomming aan de brandstofrekening, maar inhouding van 1,10 B.fr. per kg. vis als brandstoftussenkomst, waar van de 3/4 ten laste van de reder en 1/4 ten laste van de visser. Deze laatste zou dus tussenkomen voor ongeveer 0.27 B.fr. per kg. vis. Verder geen verkopen meer in het buitenland, waarborg van werk en een forfait van 125 uur per uitvaart, dit alles voor een proefperiode van 3 maand.

Woensdag 6 augustus : Deze voorstellen afgewezen in een algemene vergadering en dit op aanstoken van de syndikaten, wordt plots overgegaan tot het bezetten van de zeestatie waardoor het vertrek van de treinen en van de carferries verhinderd worden, gezien de stakers de toegangen blokkeren. Méér dan duizend personen met auto's, vrachtwagens en autobussen zijn aldus de gevangenen van de stakers. Op één der car-ferries zaten hierdoor na vele uren, ongeveer 200 kinderen zonder eten omdat men aan boord hiervoor geen eten voorzien had en geen maaltijden kon bedienen. Schandalig bij dit alles is het lijdzaam toezien vanwege de ordekrachten ! Bij dit alles komen langzamerhand alle havenaktiviteiten tot stilstand en worden velen tot technische werkloosheid gedoemd. Hopen we maar dat alle regeringen spoedig het Britse voorbeeld zullen volgen waar in het parlement een wet gestemd werd die het ergerlijk optreden van de vakbonden en stakers aan banden heeft gelegd. De konservatieve Britse regering neemt minstens haar verantwoordelijkheid op, om de werkgelegenheid en de landelijke ekonomie te beschermen tegen misdadige uitspattingen van machtswellustige syndikale leiders. Men zal hiertoe overal verplicht worden wil men de ekonomie niet verder zien afbrokkelen en het land naar het failliet zien gaan.

VERALGEMENING VAN DE AKTIE

Sinds de laatste week is er in de Franse visserij een veralgemening van de aktie ontstaan, zeker niet om de syndicale menners uit de verre - visserij ter hulp te snellen, **maar louter om bedrijfsmotieven.** Men kan dus gerust zeggen dat de toestand in de Franse middenslag- en kustvisserij inderdaad ook zo onhoudbaar geworden was, dat gelijk welke gelegenheid door deze visserij zou aangegrepen worden om eveneens hun ongenoegen te laten blijken.

Het is aldus dat de vlam van de staking oversloeg naar Honfleur, Granville, Dieppe, Calais, La Rochelle, Cherbourg, enz... waarbij het aksent in het stakingsmotief dan vooral gelegd wordt op de onhoudbare brandstofprijzen, de grote invoer van visprodukten uit derde landen en de lage prijzen die de vissers in de afslag kregen. Allemaal motieven waarin niet alleen de bemanningsleden, maar eveneens de reders kunnen inkomen. Bij de verre - visserij echter hebben de rederijen duidelijk afstand genomen van de syndicale agitatie en staking en hebben een paar rederijen zelfs syndicale voormannen voor de rechtbank gedaagd. Dat haventrafieken daarbij lam gelegd werden is natuurlijk een kwaad, waarbij dan omgekeerd veel onverantwoorde schade aan nijverheden en toerisme wordt aangebracht, maar het is nu ook zo dat de verantwoordelijke overheden slechts dan wakker schieten wanneer een staking de openbare orde stoort. Ook de landbouwers laten zich meer dan eens gelden door het lamleggen van het verkeer. Vroeger schreven we reeds dat men al té gemakkelijk miljarden vindt en aanwendt om landelijke bedrijven en industrieën ter hulp te komen, zoals dit nu in de staalsektor en in de textielsektor gebeurt en op kleinere schaal met tussenkomsten van honderden miljoenen voor het terug vlot brengen van sommige bedrijven. We menen dat de betrokken overheid dan maar ook eens, door spektaculaire akties, mag herinnerd worden aan het bestaan van een thans bijna uitsluitend marginale en zelfs verlieslatende visserij.

We herhalen dat we niet achter syndicale machinaties kunnen staan zoals dit te Boulogne in de verre - visserij gebeurde, maar dat we wel akties steunen uit zuivere bedrijfsmotieven. Inderdaad dient er in de eerste plaats iets gedaan aan de hogere brandstofprijzen door een Staats- of liever een EEG-subsidie. Dit gebeurt nu op verkapte wijze in Frankrijk waar men ongeveer 0,90 Bfr. terugkrijgt

De EEG heeft hierover reeds haar ongenoegen laten blijken, maar het zou beter passend zijn dat de EEG uit het landbouwfonds gelden zou vrijmaken voor een brandstofsubsidie die van toepassing zou zijn voor de visserij van alle lidstaten. Het is inderdaad zo dat de brandstof in de visserij de voornaamste kostenfaktor is, in tegenstelling met de gewone landbouwbedrijven waar de PK op de elektrische drijfkracht berust. De visserij is dus werkelijk eenzijdig **getroffen door de galoperende prij**zen van brandstof en hier moet iets aan gedaan worden, gezien de visserij onmachtig staat om de verhoging van de brandstofprijzen door te rekenen in de te koop gestelde vis.

HARINGVERBOD IN DE KELTISCHE ZEE WORDT NIET GENOMEN DOOR DE IERSE VISSERS

De beslissing te Brussel voorgaande maand om de Keltische Zee voor de haringviserij verder te verbieden, wordt heel slecht genomen door de Ierse vissers. Op een vergadering laatste maand in Dublin, gehouden door de Ierse producentenorganisaties bleek duidelijk het voornemen van de Ierse schippers om het Brussels verbod te gaan negeren en toch op haring te gaan vissen. De Ierse visserij heeft dit broodnodig, aldus de vertegenwoordiger van de Ierse vissers, omdat de visprijzen van de kabeljauw en de andere rondvis, onaanvaardbaar laag liggen door 'n grote invoer uit derde landen. Dit is een refrein dat men zo overal hoort, maar in het bijzonder bij de Britten en de Ieren. De Ieren wensen een haringkwotum van 8 duizend ton en dit nog dit jaar. Als reden geven zij op de fors toegenomen haringstand in de Keltische Zee en het feit, zo men nog een jaar langer wacht, de opening van de haringvangst dan wellicht zal samenvallen met deze in de Noordzee, hetgeen, door een overvloedig aanbod, de prijzen aanzienlijk zal doen dalen. Wel heeft Brussel het door Ierland te vissen algemeen kwota opgetrokken, maar de Ierse vissers wijzen er op dat het hier slechts gaat om makreel die slechts een lage prijs haalt. Anderzijds verwijten de Ieren aan de Nederlanders dat zij wel haring gaan stropen en deze dan nog openlijk op de Nederlandse afslagen brengen. Niettegenstaande de Ierse vissers tegen een verder haringverbod zijn, is het eigen ministerie voor een voortgezet verbod op de haringvisserij in de Keltische Zee. Tot slot ging van de vergadering een resolutie uit waarbij gevraagd werd het gebied 6A in de Noord te heropenen voor de haringvisserij, verder werd de invoer van goedkope vis uit derde landen veroordeeld en een tijdelijke financiële tussenkomst en tegemoetkoming gevraagd van de overheid onder vorm van steun in de opvangprijzen.

Verder werd eveneens beslist een open dag te houden waarop vis gratis aan de bevolking zal uitgedeeld worden om de openbare opinie gevoelig te maken voor de noden van de visserij. Dit gebeurde ook reeds in Schotland.

LOZEN VAN CHEMISCHE AFVALSTOFFEN DOOR RAAD VAN STATE TOEGESTAAN

De milieu-organisatie «Natuur en Milieu» had in Nederland beroep bij de Raad van State ingestel tegen een beslissing van de Nederlandse minister van verkeer en waterstaat om de scheikundige reus Bayer vanaf 21 maart van dit jaar een lozingsvergunning af te leveren. Hierdoor mocht Bayers 500.000 ton chemikalische afvalstoffen zo ongeveer 40 mijl uit de kust van Hoek van Holland in zee loodsen. Behalve chemische zuren bevat deez afval eveneens zware metalen die men naderhand in de vis durft terug vinden. De vergunning was slechts voor één jaar toegekend, maar we kennen best de procedure van het voorlopige. Volgens de Raad van State mocht de minister deze vergunning afleveren, gezien het slechts om een tijdelijke vergunning gaat om binst die tijd Bayer de gelegenheid te geven een andere oplossing te zoeken. Wel, heeft de Raad een beperking opgelegd waarbij de tonnage teruggebracht werd van 550 duizend ton tot 280 duizend ton. Tot grondslag van deze toelating lag een rapport voor van T.N.O. dat een onderzoek deed naar de giftigheid van de afvalstoffen en deze eerder als matig giftig klasseerde die snel door het zeewater opgelost worden.

Niettegenstaande Bayer de vergunning kreeg heeft dit koncern toch een beroep ingesteld tegen de beslissing omdat minstens 5 jaar van doen zijn en de oorspronkelijke toegekende tonnage gehalveerd werd.

ONS BESLUIT : het is duidelijk dat, zoals doorgaans het geval is, bedrijfsbelangen boven deze van het milieu gaan. Verder komt daar nog bij dat men hiermede de internationale verdragen over de verontreiniging van de zee overtreedt. Anderzijds weten wij uit ervaring dat er altijd met de hoeveelheid een loopje genomen wordt en er absoluut onvoldoende of totaal geen kontrool over de hoeveelheden geloosde afvalstoffen bestaat. Ook zal men wel gezorgd hebben om aan het Technisch Onderzoekinstituut een reeds verwaterd mengsel doorgegeven te hebben. Anderzijds is het ook niet de eerste maal dat we vaststellen dat de sympathie van de onderzoekingsinstituten meer doorweegt naar de kant van de vervuilers, om God weet welke redenen, dan naar de kant van de milieubeschermers. Nu reeds is gebleken dat de vergunning van Bayers, eventueel (wat is eventueel?) kan verlengd worden tot in 1982. Maken we ons verder geen illusies, dat zal wel doorgaan en aan een bestendig groeiend ritme. Ook bij ons hebben we vaststellingen kunen doen over de zandwinning en over het feit dat het de vissers waren die de overtredingen moesten melden daar men zand en grint wegnam op plaatsen waar de concessie dit niet voorzag. Wie zegt weer dat ons eigen instituut voor genoegzame kontrole kan instaan. Ook wat de lozingen betreft, moeten deze vooraf met zeewater vermengd worden. Er zal echter wel meer «zonder» dan «met» in de zee geloosd zijn. Daarbij is men altijd bij voorbaat op de hoogte wanneer er kontrole zal gebeuren.

Rijkstoelagen voor scheepsbouw en scheepsherstelling

Door senator Waseige werd aan de minister van verkeerswezen een vraag gesteld in verband met de rijkstoelagen aan scheepsbouw en scheepsherstelling. Hieruit noteren we dat voor de scheepsbouw reeds verscheidene tussenkomsten plaats grepen, maar anderzijds dat het voor de scheepsherstellingswerven nog altijd bij een belofte van hulp bleef, alhoewel weldra (?) een ontwerp tot herstrukturering van deze sektor bij de regering zal worden ingediend. Heel wat rijkstoelagen gingen intussen naar havensleepboten, loodsboten, ferries, escorteschepen en voor een LNG-tanker. Ten titel van inlichting geven wij hieronder deze vraag en antwoord.

Betreft : Scheepsbouw en scheepsherstelling — Rijksbijdragen

Deze industriële sektor ressorteert onder het nationaal beleid.

De Staat steunt die sektor op verschillende manieren met kredieten van verschillende departementen, o.m. via het Scheepsbouwfonds, de expansiewetten, militaire en burgerlijke overheidsopdrachten

Kan u mij de verschillende vormen van steun opsommen, met telkens het in elk van de laatste vijf jaren aangewende bedrag (toelagen, kredietverlening van de Staat of van parastatalen, overheidsopdrachten, belastingontheffing, staatswaarborg, steun bij uitvoer, enz.)?

Antwoord :

Inzake overheidshulp aan de scheepsbouw dient opgemerkt dat de Belgische overheid geen rechtstreekse steun aan de werven verstrekt.

Het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen — opgericht bij de wet van 23 augustus 1948 inzake het scheepskrediet — voorziet evenwel een kredietverstrekking aan **Belgische reders en vissers die schepen wensen te verwerven voor exploitatie onder Belgische vlag.**

Genoemd Fonds ressorteert onder de bevoegdheid van de minister van Verkeerswezen, op wiens begroting jaarlijks de daartoe vereiste middelen worden ingeschreven.

Naast hogergenoemd Fonds-krediet wordt in geval van verwerving van een schip voor exploitatie onder Belgische vlag — vaak een NMKN-krediet verschaft, waaraan staatswaarborg wordt gehecht, en waarvoor doorgaans een rentetoelage van 3 pct. wordt toegekend, die ten laste komt van het Fonds voor Economische Expansie en Regionale Reconversie, luik Verkeerswezen.

Inzake bestellingen waarbij de overheid — gedurende de voorbije vijf jaar — rechtstreeks of onrechtstreeks als opdrachtgever fungeerde, kunnen vermeld worden :

— 6 havensleepboten voor de stad Antwerpen
— 3 loodsboten in opdracht van het departement Verkeerswezen
— 5 ferries voor de Regie voor Maritiem Transport
— 4 escorteschepen voor de Belgische zeemacht
— 1 LNG-tanker voor de NV Methania, waarin de NIM een participatie van 27,1 pct. heeft.

De exacte kostprijs van elk dezer schepen kan slechts door de respektieve opdrachtgevers worden verstrekt.

Vervolgens werd in de loop van dezelfde periode een prototypesteun toegekend ten belope van 48.641.000 Belgische frank aan de scheepswerf Sint-Pieter, voor de bouw van een hopperzuiger, en ten belope van 112.292.000 Belgische frank aan het BSC-scheepsbouwconsortium, voor de ontwikkeling van snelle patrouilleboten.

Inzake fiskale vrijstellingen is de scheepsbouwsektor ontheven van BTW wat de bouw en de verkoop van schepen betreft.

Eventuele steun bij export van schepen ressorteert onder de bevoegdheid van de heer minister van Buitenlandse Handel.

Wat overheidshulp aan de scheepsherstellingssektor betreft, kan melding gemaakt van een overbruggingskrediet van 68.970.000 Belgische frank door het MCESC op 26 juli 1979 aan het Fonds voor bestaanszekerheid van het scheepsherstellingsbedrijf der haven van Antwerpen toegekend.

Daarnaast stond het MCESC op 2 oktober 1979 een overbruggingskrediet van 350 miljoen Belgische frank aan het bedrijf Beliard Murdoch (scheepsbouw, scheepsherstelling, metaalkonstruktie) toe, ten einde aan de zeer dringende liquiditeitsbehoeften van deze firma tegemoet te komen.

Ter konkretisering van de regeringsbeslissing van 23 november 1978 — waarbij aan de scheepsherstellingssektor een analoge vorm van hulp werd beloofd als aan de staalsektor — zal weldra een ontwerp tot herstrukturering van deze sektor bij de regering worden ingediend.

Verleden week brachten de lokale vissers uit Grimsby een 38 duizend van onze bennen vis aan de afslag, merendeels kabeljauw en gul. De prijzen gingen van bevredigend tot eerder aan de lage kant.

X X X

— Het vrouwenkomité van de IERSE VISSERSHAVEN Killybegs is in een protestmotie opgekomen tegen de uitbreiding van de schenkvergunning gedurende het zeevisserijfestival. Volgens dit komité wordt er, zonder deze uitbreiding van de schenkvergunning reeds genoeg gedronken.

X X X

— Eén van de voornaamste IERSE MOSSELVERWERKINGSBEDRIJVEN en inleggerijen, « Lett and Co Ltd », heeft zich beklaagd over de invoer van Koreaanse bereide mosselen, waardoor het Ierse bedrijf gevoelig in haar verkoopsmogelijkheden aangetast wordt.

INDUSTRIELE VISTEELT IN BELGIE

Door senator Cugnon werd aan de betrokken minister een vraag gesteld in verband met de industriele visteelt of visfarming in Belgie. Aan de hand van het antwoord van de minister kunnen we vaststellen van hoe weinig belang de visteelt in Belgie is tegenover de visfarming in andere landen. Het moet echter wel gezegd dat onze kleine kust daartoe niet, of zeer moeilijk geschikt is, terwijl ook in het hinterland geen natuurlijke meren of wateren voorhanden zijn. Hieronder volgt dan het antwoord van de minister :

1. In het vlaamse gewest is de visteelt gericht op de produktie van karperachtigen en is van het extensieve of half-intensieve type. In het Waalse gewest is zij dikwijls gericht op de produktie van forellen en is van het extensieve, half-intensieve of intensieve type. De oppervlakten die gebruikt worden voor de intensieve visteelt zijn meestal in private handen en zijn door mijn diensten niet gekend. Ze kunnen op enkele tientallen hectaren geschat worden.

In ons land bestaat er geen echte industriele visteelt.

2. Dank zij de dotatie door mijn departement toegekend aan het Instituut tot Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw (IWONL) houden twee vorsers gesteund door een toelage van dit Instituut, zich voltijds bezig met onderzoek op dit gebied.

3. Regelmatig worden de resultaten gepubliceerd.
Daarenboven nemen de vorsers dikwijls contact met de in de toepassing van dit onderzoek geinteresseerde personen om hen op de hoogte te brengen van de vordering van hun onderzoek.

4. De regelmatige publicatie van de resultaten maakt het gebruik ervan door de specialisten van de ontwikkelingslanden mogelijk.

NOTA DER REDAKTIE :

Wij zouden graag weten waar en wanneer deze resultaten gepubliceerd worden, daar noch van die twee vorsers noch van hun resultaten iets bekend is.

GROOT-BRITTANNIE STORT HAAR RADIO-AKTIEF AFVAL IN ATLANTISCHE OCEAAN ZUID-WEST VAN IERLAND

Aan de hand van een schriftelijke vraag gesteld door de Europese Parlementairen, mevr. Desmond en de heer Kavanagh, en volgens en bericht verschenen in de Internationale Herald Tribune, stort Groot-Brittannië haar radioaktieve afvalstoffen in de Atlantische Oceaan ten zuidwesten van Ierland.

Uit het antwoord van de Commissie te Brussel vernemen we, dat dit inderdaad het geval is en dat over deze dumping geen overleg op communautair vlak heeft plaats gehad. Dat wil zeggen dat, ofwel de lidstaten hier omtrent onwetend waren, ofwel dat het hun de moeite niet waard was hierover vragen te stellen of nadere inlichtingen te vregen. Wellicht dacht ieder lidstaat hierbij aan de eigen dumpingen en dat wellicht het scheel op de eigen neus zou kunnen terecht komen. Nochtans kunnen de lidstaten, die lid zijn van het multilateraal konsultatieen toezichtsbureau, wel beschikken over de mogelijkheden om inlichtingen over de dumpingskampagne, er over kunnen discussiëren of, bij mogelijke duidelijke gevaren er zich zelf tegen verzetten. We vernemen dat in het kader hiervan binnen de Gemeenschap het zelfs nog niet eens tot een overlegprocedure is gekomen. In dit verband waagt geen enkel lidstaat het Brits dekseltje te lichten omdat men ook niet zuiver is op de graat.

Anderzijds geeft de Commissie aan de vragenstellers een geruststelling wat betreft eventuele beschadigingen aan de containers die de radio-acieve afval bevatten, door er op te wijzen, dat bij beschadiging hiervan of bij aantasting van de vaten door langdurig verblijf op de zeebodem, er geen noemenswaardige ontsnapping van radio-actieve elementen het gevolg zal zijn. Intussen mogen de mensen in het algemeen en de vissers in het bijzonder, het stellen met deze «Geen noemenswaardige ontsnapping» zonder verdere gevaaraanduiding.

DE VERVUILER BETAALT

Tegenwoordig heerst het motto dat de vervuiler betaalt. De industrieën die afval dumpen en hierop betrapt worden kunnen in een rechtsprocedure geroepen worden tot het betalen van vergoedingen en worden anderzijds verplicht tot het bouwen van zuiveringsinstallaties. De open zee die internationaal water is, behoort aan iedereen en niet alleen aan de vervuiler. We menen dan ook dat gelijk welke Staat of land een vervuiler die in de internationale wateren dumpt, voor een internationaal gerecht kan dagen omdat dezen een gemeenschappelijk internationaal bezit zo maar vervuilen. Dit is hetzelfde principe dat thans voorligt en doordringt in het internationaal zeerecht, waar onder meer reeds aanvaard werd, dat de rijkdommen in de zeebodem in de internationale wateren, gemeenschapsbezit is. Men is er daaromtrent niet meer oneens betreffende dit principe, maar alleen over het aandeel van die landen, die over de mogelijkheden tot ontginning beschikken en over het aandeel van die landen die passief toekijken omdat zij over deze ontginningsmogelijkheden niet beschikken. Het principe van gemeenschapsbezit is echter aanvaard. Aldus gezien zijn de internationale wateren eveneens gemeenschapsbezit en mogen niet vervuild worden door dumpingstoffen door één of ander land.

WEETJES

Eén van de grote Fleetwood-rederijen, de "Hewet Fishing Co" heeft zopas haar laatste grote treiler opgelegd, na een ontgoochelende reis. De "Admiral Hawke" was het laatste vaartuig dat nog in bedrijf was van de eertijds 8 sterke treilervloot, waarvan 4 diepzeetreilers op IJsland. De eerste klap kwam in 1975 toen IJsland haar visserijlimieten op 200 mijl bracht, waardoor de 4 grote IJslandtreilers moesten opgelegd of verkocht worden. Ook de 4 grote middenslagtreilers konden het nooit waar maken. Voor Fleetwood valt aldus de de laatste grote, nog operationele treiler op verse vis weg.

x x I

Het record van de geloste vis in Hull dateert nog altijd van 1937 toen op één enkel verkoopdag 52.540 van onze bennen vis gelost werd en dat wil zeggen meer dan thans in een ganse maand aangevoerd wordt. **In diezelfde week van Pasen 1937, kreeg men dan nog** twee verkoopdagen van rond de 25 duizend van onze bennen. De kabeljauw werd toen verkocht aan 1 sh. en 6 p. voor één stone van 6,250 kgr.

x x x

Verleden week zaterdag verlieten de zusterschepen "Boston Blenheim" en Boston Beverley" de haven van Fleetwood met bestemming Chili waar ze onder nieuwe eigenaars hun geluk zullen beproeven. Het zijn modern uitgeruste diepzeetreilers van 44 m. lengte. Ze zullen voornamelijk op heek vissen van uit de haven van Castro op het eiland Cliloe. Beide vaartuigen zijn echter in Valparaiso geregistreerd.

x x x

Verleden week liep de Franse treiler "Charcot" te Hull binnen om er iets over de 3 duizend van onze bennen vis te lossen, waarvoor 3,76 miljoen B. fr. besomd werd hetzij gemiddeld 1240 B. fr. de ben, meestal voor gullerij. Het is de eerste maal sinds 2 jaar dat men in Hull een Franse treiler ziet lossen met verse vis. Dit zal wel in de hand gewerkt geweest zijn door de staking in Frankrijk en de havenblokkade.

x x x

In de eerste zes maand van 1980 werd er in Groot-Brittannië voor 225.737 ton vis voor konsumptiedoeleinden ingevoerd voor een waarde van 5,3 miljard B. fr. Nochtans bleek de invoer in de laatste maand van de eerste semester toch af te zwakken.

x x x

EEN VISSERIJ-CHAOS KAN HET GEVOLG ZIJN VAN SPANJE'S INTREDE IN DE E.E.G.

We hebben er reeds bij herhaling op gewezen dat de eventuele intrede van Spanje in de EEG problemen zou stellen voor de visserij van de Gemeenschap. Thans is het de landbouwkommissaris zelf, de heer Gundelach, die tevens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, die in het Europees Parlement te Straatsburg er op wees dat de eventuele intrede van Spanje in de EEG één van de grootste hindernissen is voor het tot stand komen van een gemeenschappelijk visserijreglement en in feite een overeenkomst in de weg staat. Uit de toetrede van Spanje tot de EEG zou werkelijk een visserijchaos in de gemeenschap kunnen ontstaan aldus de landbouwkommissaris. Spanje heeft inderdaad een visserij vloot die meer dan 2000 eenheden telt die aan diepzeevisserij kunnen doen, dat wil zeggen treilers die alle gemeenschapswateren kunnen bereiken en bevissen. Reeds vroeger hebben wij er op gewezen dat Spanje tot een duchtige sanering van het aantal eenheden zou moeten overgaan vooraleer men het licht enigszins op groen zou kunnen zetten. Een feit is nu echter dat men Spanje niet tot de Gemeenschap kan toelaten en dit land buiten de gemeenschapswateren houden. Men is als volwaardig lid in de Gemeenschap of er uit, maar niet half en half. Het verdrag van Rome kent geen halve leden of een diskriminatie tussen leden. De heer Gundelach en de visserijdienst van de EEG zitten dan ook met de handen in het haar. Het is duidelijk dat vooral Ierland, Engeland en Frankrijk overstroomd zouden geraken met Spaanse treilers, die nooit het einde van hun kwota zouden kennen of halen, want de Spaanse visser zou hier zeker op geen enkel ogenblik mede rekening houden, noch zelfs de Spaanse havenautoriteiten die de aanvoer zouden moeten registreren. Behalve de 160 vergunningen waarover Spanje thans beschikt in de Franse wateren, beschikken zij tevens over, door een beslissing van Brussel over 122 vergunningen om in de Ierse wateren te vissen. Ierland zelf is in verband met een mogelijke toetreden van Spanje tot de EEG niet te spreken over de gevolgen die dit zou hebben of kunnen hebben voor de EEG-visserij in het algemeen en de Ierse visserij in het bijzonder. Tot nog toe was Frankrijk niet volledig gewonnen voor een intrede van Spanje in de EEG maar hier lagen voornamelijk landbouwproblemen voor de Franse voet. Het is echter duidelijk dat ook de Franse visserij het niet zitten met een mogelijke toetreding, of laat ons zeggen overspoeling van de gemeenschapswateren door Spaanse vissersschepen. Men heeft getracht door 'n vergunningsstelsel de Spaanse visserijvloot nu reeds «part-time» te betrekken in een gemeenschappelijke visserij, maar men heeft voor 1980 het aantal vergunningen zelf dienen te beperken, iets waaraan de weinig tuchtvolle Spaanse visser zijn hielen veegt. Het probleem van een mogelijk intreden van de Spaanse vloot in de gemeenschapswateren blijft dan ook zeer akuut gesteld.

LOWESTOFTVISSERS BLOKKEREN DE AFSLAG TEGEN VISSERS DER LIDSTATEN

Na de opstandigheid van de Peterheadvissers tegen de aanvoer van vis uit derde landen, ging men nu te Lowestoft over tot hetweren van de Deense vaartuigen die met een lading kabeljauw aan de markt wensten te komen. Inderdaad toen vernomen werd dat twee Deense middenslagtreilers met een lading kabeljauw aan de afslag wensten te komen, brak er onder de eigen vissers plots een spontane aktie uit en men ging met de eigen vloot alle losplaatsen gaan innemen.

Ondertussen had reeds één der Deense vaartuigen de haven aangedaan maar deze werd door bemiddeling van de plaatselijke verkoopagent van de toestand op de hoogte gebracht, waarna het vaartuig, de «Jonna Melliza» wederomkeer maakte en de haven terug uitstoomde, waarschijnlijk om zijn geluk ergens elders te beproeven.

Van de lokale agent der Deense vaartuigen kon men echter niet te weet komen waar het naar toe ging. Het tweede Deense vaartuig dat naar Lowestoft opstoomde, werd op zee verwittigd en omgeleid. Het is duidelijk, dat men aan de vaartuigen van de lidstaten de afslag niet kan of mag verbieden in Engeland, maar tegen overmacht of spektakulaire akties is er nu eenmaal niets te beginnen.

De Britse vissers nemen het niet meer, dat er zoveel, en vooral kabeljauw en gul door derden in Groot-Brittannië ingevoerd wordt, waardoor men op de Britse afslagen een grote prijsinzinking kende. Ondertussen is echter ook in Groot-Brittannië in de laatste paar weken, de prijs van de kabeljauw- en gulsoorten terug aan het verhogen.

Eigenaardig is wel, dat de Britten het vooral voorzien hebben op de vaartuigen die kabeljauwsoorten aanvoeren, die nog altijd de nationale vismenu van de Brit is.

Het is om die reden ook dat de IJslandse treilers te Grimsby onlangs eveneens door de Britse vissers verwittigd werden, dat zij het niet eens zijn met eenzijdige aanvoer van kabeljauwsoorten, maar dat hun aanvoer meer verschillende vissoorten dient te omvatten.

Zij aanzien de massale kabeljauwaanvoeren door de IJslandse treilers als een rechtstreekse bedreiging voor de eigen aanvoer in gulsoorten, waarop de Britten min of meer gespecialiseerd zijn en geven de IJslandders dan ook een groot deel van de schuld van de prijsinzinkingen op deze soorten in de Britse afslagen.

Deze kampagne tegen de IJslandse aanvoer is een vervolg en een uitloper van de suksesvolle kampagne van de Grimsbyvissers tegen, eveneens Deense aanlandingen met meer dan 20 % kabeljauwsoorten. Deense vaartuigen die meer dan 20 % van deze laatste soort op het totaal van de aangevoerde vis in hun ruimen hebben, heeft men uit Grimsby weten te bannen. Het grootste probleem is echter wel de onbegrensde aanvoer uit derde landen, vooral van bevroren kabeljauwfilets uit, onder meer Canada, die zijn inspanningen om vaste voet te krijgen in West-Europa gevoelig heeft opgevoerd. Canada is een land, dat, met de invoering van een 200-mijlszone, zijn visserijvloot gevoelig heeft uitgebreid en dan ook verplicht is naar afzetmogelijkheden uit te zien.

Anderzijds zijn we ook de mening toegedaan dat de houding van de Britten ook wel het gevolg is van de zomermoeheid van de verbruiker die in deze periode normaal de vis achteruit schuift. Wanneer de prijzen zich in september en volgende maanden zullen hernemen, zal ook de beroering in het Britse visserijmidden wel luwen. Dit is trouwens iets waarop men in de eigen regeringskringen rekent, namelijk dat het wel langzamerhand zal koelen zonder blazen.

Weetjes...

— Een radar die bestand is tegen water, of anders gezegd een waterproof-radar wordt nu op de markt gebracht. Vroeger beschikte alleen de Verenigde Staten over dergelijke waterproof-radar voor zijn open reddingsboten die zich bij omdraaien terug zelf recht trokken. Thans wordt de waterproof-radar kommercieel op de markt gebracht, zodat ook boten met open brug deze nu kunnen installeren.

X X X

— De Canadese minister voor de visserij, Romeo Le Blanc heeft voorlopige maatregelen getroffen om de groei van de vissersvloot van Brits Columbia (de voornaamste visserijprovincie van Canada) binnen de perken te houden. Een dezer maatregelen is het verbod om visserijvergunningen van kleiner vaartuigen nog langer over te dragen op groter, zodat de vangstkapaciteit van de vloot hierdoor telkens verhoogde. Wel mogen de vergunningen van vaartuig op vaartuig nog overgedragen worden wanneer zij van dezelfde grootte en aard zijn.

X X X

— In 1979 voerden de vissers uit Brits Colombia (Canada) voor zowat 9,5 miljard B. fr. vis aan, waaronder voor 4,6 miljard B. fr. zalm.

X X X

— Aan de schipper van het vaartuig «St.-Antoine» van de in Nederland erkende vereniging voor volksopvoeding «Green Peace» werd op 11 juni te Vlissingen door de Nederlandse Maréchaussée medegedeeld dat zijn schip de Zeebrugse haven zou uitgesleept worden indien het er zich zou vertonen. Volksvertegenwoordiger Kuyper vroeg de betrokken Belgische minister of dit juist was. Het antwoord van de minister luidde dat ieder schip dat in orde is met de vigerende reglementering toegang heeft tot de havens en dat men niet verantwoordelijk is voor wat de Nederlandse Maréchaussée zegt.

X X X

— Volgens een vraag gesteld door een lid van het Europees Parlement over het aantal kustvissers, gaf de landbouwkommissaris van de EEG, volgend antwoord. West-Duitsland ongeveer 2.200, België voltijds ongeveer 500?, Denemarken geraamd op 12.000, Frankrijk 19.300, Ierland voltijds 2662, deeltijds 5517, totaal 8.179, Italië geraamd op 50.000, Nederland voltijds 1.000, Groot-Brittanië voltijds 16.337, deeltijds 5.500, in totaal 21.837. Het gaat hier wel om de kustvisserij. Deze cijfers zijn genomen op inlichtingen uit de deelstaten. Waar wij onze 500 voltijdse kustvissers vandaan halen, mag Joost weten.

X X X

— Door een WEST-DUITSE firma wordt een visbak in plastiek op de markt gebracht die opvouwbaar is en terug opgesteld kan worden in vijf verschillende grootten. De West-duitse firma is het Voedings-Verpakkingsbedrijf van Ahlen. In verscheidene landen vertegenwoordigen nationale invoerders reeds deze firma.

X X X

— Alleen reeds in de voorbije maand juli hebben VIER NIEUWE TREILERS DE IERSE VLOOT vervoegd. Het gaat om treilers van maksimum 80 voet of 24 meter, met voor deze laatsten een voortstuwingsmotor van 750 Pk. De Ierse visserijvloot blijft zich verder ontwikkelen omdat zij een bevoorrechte behandeling verkrijgt door Brussel.

X X X

— Twee treilers uit SICILIE met 23 bemanningsleden aan boord werden door de Lybische marine opgebracht wegens visserij in de Lybische ekonomische zone. De vissers zullen moeten voor de rechtbank komen, terwijl intussen hun vaartuigen aan de ketting liggen.

NOORSE STUDIES TER VERHOGING VAN DE VISSERIJ-EFFICIENCY

Het Noors technisch en wetenschappelijk onderzoek spitst zich vooral toe op een studie om de uitbatingskosten van de treilers te verminderen. Om de brandstofkosten te drukken test men minder energieintensieve visserijen uit, zoals de lijnvisserij, waarbij men vooral het systeem van het haakschieten en het azen der haken grondig verbeterd heeft.

Wat de seinenetvisserij betreft heeft men nu een systeem op punt gesteld waarbij drie man zullen uitgespaard worden zodanig dat men op een middenslagtreiler van een 22 meter lang, waarop de wetenschappelijke proeven werden uitgetest, nu voldoende zal hebben aan een bezetting van 4 man. Vroeger had men, alleen reeds voor het inhalen van het net 5 man nodig, namelijk één man om de dieploodlijn aan boord te brengen, één man om de vlotlijn aan boord te brengen en 3 man om het ingehaalde net te geleiden en te bergen. Van deze vijf-man netbehandeling zullen er nu 3 wegvallen door de toepassing van een automatische netgeleider die aan een kraanarm opgehangen is die naar alle zijden kan uitschuiven en opschuiven. We vrezen echter erg voor de toepassing van dit systeem op de Franse treilers, waar de syndikale leiders zeker niet deze kostenbesparende techniek zouden wensen in voege te zien treden omdat hierdoor het effektief aan bemanningsleden zou verminderen, maar waardoor de aldus gehandikapte rederijen hopeloos achterna zullen komen hinken. Het Noors wetenschappelijk onderzoek in Bergen, Trondheim en Tromso spits zich vooral toe op volgende taken :

— het bevorderen van de efficiency van de visserijmethoden van visserijtechnieken met laag energieverbruik.

— het verhogen van de efficiency van de aktieve treilerij, in het algemeen

— verbetering van de voortstuwing- en motortechnieken voor een ekonomischer brandstofverbruik.

— verbetering van de efficiency van het vistuig in samenhang met minder maninzet voor de behandeling van het vistuig.

— meer uit elke kgr. vis halen die aangevoerd wordt in het been verwerkingsproces.

Van de Noorse wetenschappelijke en technische onderzoekingsteams mogen we gerust zeggen dat zij niet passief zitten te wachten op één of ander opdracht of iets aanpakken dat reeds gekend is, maar voortdurend eksperimenteren, zoeken en uittesten. Daarom ook zien zovele nieuwe technieken en nieuw vistuig het licht in Noorwegen. Het is trouwens aldus dat de Noorse treilers en seinenetvissers in de laatste 20 jaar een rendementsverhoging van 600 ten honderd gekend hebben. Ook de nieuwe methoden in de lijnvisserij en de nieuwe apparatuur voor deze visserij, waarbij men praktisch geen beroep meer moet doen op de voortstuwingsmotor en veel brandstof uitspaart, dragen het Noors etiket. Voor brandstofbesparing worden er zelfs studies verricht en wordt proefondervindelijk gewerkt met maketmodellen voor rompen om de weerstand bij de voortstuwing te verminderen. Dit is hetgeen Noorwegen toch een zeer hoge status van visserijnatie heeft bezorgd. Veel belang wordt thans in Noorwegen gelegd op de efficiency van de kleinschalige en middenslag-visserij omdat men daarin een betere toekomst ziet hetgeen voor een natie met zo een uitgestrekte kust wel meer mogelijkheden biedt. Kleinschalige en middenslagvisserij niet te ver uit de kust en van de thuishaven, vermindert anderzijds het energieverbruik. Wij hebben waarschijnlijk heel veel aan Noorwegen te leren die niet aarzelt om in bepaalde zaken zeer revolutionnair op te treden, waarvoor hel wat landen voor terugschrikken.

Weetjes...

— De «krill», kleine garnaalachtigen, zullen in de toekomst geroepen worden om in de Oostbloklanden in de proteïnebehoeften te voorzien. De «krill» wordt in grote massa's aangetroffen in de wateren ten zuiden van het uiterste ste punt van Argentinië, naar de Zuidpool toe. Tchechoslovakije heeft aanvaard een leidende rol te spelen in het verdere vorsingsonderzoek en in de ontwikkeling van aangepast vistuig.

X X X

— Niettegenstaande een invoerembargo door de Verenigde Staten op de tonijn uit Costa-Rica afkomstig, weigert dit laatste land de toelating te verlenen aan tonijntreilers uit de V.S. om zonder vergunning in de 200-mijlszone te komen vissen. De prijs voor een dergelijke vergunning is nog altijd 350 duizend B. fr. voor 60 dagen, zoniet worden de vaartuigen opgebracht. Twee vaartuigen uit de Verenigde Staten werden reeds opgebracht en hoorden zich veroordelen tot boeten gaande tot 11 miljoen B. fr. !

X X X

— Ook Mexiko weigert toelating aan de tonijnschepen uit de Verenigde Staten waarop dit laatste land prompt reageerde met een embargo op de invoer van Mexikaanse tonijn. Hierop heeft Mexico als represaille met een verbod van levering van Mexikaanse olie gedreigd. Vroeger had de Verenigde Staten een overeenkomst met de landen uit Centraal Amerika voor de tonijnvisserij. Deze overeenkomst was nog al eenzijdig ten voordele van de grote Amerikaanse broer opgesteld en werd enkele tijd terug opgezegd door de landen van Centraal Amerika. De V.S. die dit niet wilden aanvaarden, worden nu gekonfronteerd met het opbrengen van haar tonijnschepen.

x x x

Een tonijnnet van de grote Amerikaanse tonijntreilers kost eventjes meer dan 6 miljoen B f.r Het is duidelijk dat het inbeslagnemen van deze netten bij eventuele overtredingen of illegale visserij in bepaalde kustwateren, 'n zeer kostelijke zaak wordt voor de rederij. Onder de landen van Centraal Amerika is Mexico het enige land dat nu gedreigd heeft de netten van de tonijnschepen van de Verenigde Staten in beslag te nemen, zo deze laatste volharden in het illegaal vissen in de Mexikaanse 200 mijlszone..

x x x

In 1979 steeg de productie van vismeel in Chili met één derde ten overstaan van 1978 waardoor de uitvoer van vismeel bijna 400 duizend ton bereikte Ook de uitvoer van visolie steeg gevoelig en wel van 63 duizend ton naar 74 duizend ton. Hiervoor had men een aanvoer nodig van 2,3 miljoen ton hetzij meer dan een half miljoen ton boven de aanvoer van 1978.

In Indië komt de ontwikkeling van de diepzeevisserij op de helling te staan door de gevoelige prijsstijging van de brandstof. In één enkel jaar steeg de brandstofprijs met 90%. Gezien de zeer lage bemanningslonen is de brandstofprijs de voornaamste kostprijs in de uitbetaling.

x x x

De Sovjet-Unie verwacht van zijn vissersvloot een verhoging van aanvoer voor het jaar 1980 met meer dan 10 % ten overstaan van 1979. Dit heeft men kunnen uitmaken aan de hand van de cijfers over het eerste half jaar 1980. Het gemiddelde verbruik in Sovjet-Unie was 17.5 kgr per hoofd en per jaar. Men verwacht dit te kunnen opdrijven tot boven de 20 kgr.

x x x

Een van de grootste en meest bekende hotels in Reykjavik deed een promotiekampagne voor gerechten met warme en koude schaapvleesdelikatessen. Vreemd eigenlijk in een land als IJsland waarvan de ekonomie in het bijzonder op de visvangst berust. Niet vreemd echter als men weet dat dit hotel eigendom is van een landbouworganisatie.

x x x

In Arbroath in Groot-Brittannië werd een 14 meter kusttreiler die gebouwd werd in 1890 voor order van 3 gebroers, volledig hersteld en in de vaart gebracht Het vaartuig beschikt over 74 m2 zeil en over een motor van 66 PK. Een van de broers die nog altijd in leven is en die dan ook op het ogenblik van de bouw een klein broekventje moet geweest zijn, werd voor de proefvaart uitgenodigd. Op de geplande dag was er echter windkracht 7 zodat de proef vaart letterlijk in het water viel.

x x x

— Van de 15 treilers van 19.50 m die in Frankrijk op een scheepswerf van Concarneau gebouwd worden, zal binnenkort het vijfde vaartuig afgeleverd worden. Deze treilers worden gebouwd met financiële hulp vanwege de gemeente, het departement, de Kamers van Handel en Nijverheid en van het ministerie van verkeerswezen met het doel de vernieuwing van de vloot te bevorderen. Kost per treiler, ongeveer 17 miljoen B. fr.

XXX

— Door de inbouw van een pijpenstel op de motor heeft men op een serie nieuwbouwvaartuigen in Frankrijk een ernstige besparing op de brandstof verwezenlijkt. Voor 20-meter treilers komt dit neer op een besparing van 150 liter per dag. Levering en inbouw van de apparatuur kost rond de 450 duizend B. fr. Op een reisje van 8 dagen betekent dit toch ongeveer 10 duizend B. fr minder brandstofkosten. Op 200 zeedagen per jaar toch 240 duizend fr. !

XXX

— Peru probeert van haar 16 tonijntreilers van elk 600 Brt af te komen die in 1976 klaar kwamen voor Cuba, maar door dit land geweigerd werden wegens bijkomende kosten en het niet eerbiedigen van de leveringsdatum. Sinds deze datum liggen de vaartuigen op in een haven van Peru. De waarde van het bouwkontrakt was iets minder dan 2 miljard B. fr. Peru tracht de treilers nu te verkopen voor ongeveer 80 miljoen B. fr hetgeen een verlies zou betekenen van ongeveer 650 miljoen B. fr op de 16 eenheden.

XXX

— In Denemarken zal een nieuw type van onderzoekingsvaartuig in het begin van 1981 in de vaart komen. Het vaartuig zal ongeveer 79 meter lang zijn en 680 miljoen kosten. Twee motoren die samen 4600 Pk ontwikkelen zorgen voor de voortstuwing.

X X X

— Rusland heeft een overeenkomst ondertekend met Spanje voor de bouw en levering van twaalf treilers. Tegen eind 1982 zullen allen moeten afgeleverd zijn. Het gaat om vaartuigen gespecialiseerd in het vangen van garnaal en die samen 30 miljoen B. fr zullen kosten of bijna gemiddeld 26 miljoen. Een Spaans-Russische overeenkomst werd reeds vroeger bereikt voor het herstellen op de Spaanse Canarische Eilanden van Russische treilers die in deze gebieden vissen. Het ene heeft waarschijnlijk het ander bijgebracht.

XXX

— De visvangst op de Senegalese garnaal kent op de 700 km lange kust van Senegal een grote uitbreiding. Onder de 90 garnaaltreilers telt men er een veertigtal onder Senegalees paviljoen, een dertigtal onder Frans paviljoen en de rest onder verscheidene paviljoenen. Ook reder Van Lul had indertijd één van zijn uitgeweken treilers bestemd voor de garnalenvisserij op de kust van Senegal, waar hij nu een leidende rol speelt in de visserij.

XXX

Het zijn niet alleen de Verenigde Staten die voorbehoud gemaakt hebben op de hygiene van de verpakking van Indische kreeftjes in konserven, maar eveneens Japan die de grootste afnemer was van de Indische kreeftjes en hiervan meer dan 40 duizend ton invoerde. Men veronderstelt nu dat dit een voorwendsel is van dit laatste land om een drukking op de prijs van de Indische kreeftjes uit te oefenen. Voor de Indische kreeftjesvangers wordt het in ieder geval een ramp.

XXX

— Een 69-meter treiler voor de tonijnvisserij die van stapel liep op de Franse scheepswerf Ateliers et Chantiers de la Manche, met een motor van 4000 PK, werd voorzien van een bolvormige boeg waardoor de topsnelheid, voor een zelfde kracht, van 5 tot 7,4 knopen wordt gebracht.

XXX

— Volgens de resultaten van de Russische visaanvoeren over de eerste 6 maanden van het jaar, zal het cijfer dat men zich gesteld had, overschreden worden. Op basis van deze eerste zes maanden verwacht men een aanvoer voor 1980 die met 12 pct boven de aanvoer van 1979 zal liggen.

— In Rusland was het gemiddeld verbruik van vis per hoofd en per jaar ongeveer 7,5 kgr. Men hoopt dit gemiddeld verbruik te kunnen doen stijgen tot 20 kgr per hoofd en per jaar. Samen met Japan telt Rusland de grootste verbruikscijfers voor visprodukten. Er wordt in de Sovjet-Unie ook bijzonder veel belang gehecht aan de visfarmerij met de zalm, de forel, de karper en de steur. Visfarming treft men vooral aan op de kusten van het Verre Oosten, in de talrijke meren en rivieren van Centraal Rusland en in de Oekraine.

XXX

— De mogelijkheden voor visfarming voor de Sovjet-Unie in het Verre Oosten en Siberia strekken zich daar uit over 80.000 km stromen en rivieren die bijzonder geschikt zijn voor de viskweek en over zo ongeveer 26 miljoen ha meren. Een vijfjarenplan werd opgemaakt om de visfarming op te voeren in meren ter oppervlakte van 400 duizend ha, waarvan 250 duizend ha voor Siberië.

x x I

Als protest tegen de ,volgens hen diskriminerende handelingen door de EEG, weigerden de Schotse vissers uit het eiland Islay de vlag te steken voor het bezoek van de Britse koningin aan het Schotse eiland. Ze meerden hun vaartuig ostensief aan de pier wanneer de koningin te Port Ellen aan land ging van het koninklijk yacht "Britania".

x x x

De grote Britse rederij "J. Marr & Son" weet nog altijd niet als men zal deelnemen met hun Fleetwoodvloot aan de seizoenmakreelvisserij voor de West-Schotse kust omdat de toegekende kwota voor haar schepen te klein zijn. Volgens een woordvoerder van de rederij was dezelfde visserij verleden jaar ook al niet renderend, terwijl de kwota voor dit jaar nog verlaagd zijn.

XXX

Van 11 tot 17 augustus is de «Nor-Fishing»-tentoonstelling voor de visserij voor de achtste maal doorgegaan. Voor deze gelegenheid keert de tentoonstelling terug naar de zeer gekende Noorse havenstad Trondheim. 180 stands waren er in de Niderhallen met daarbij nog 40 openluchtstanden. Niettegenstaande de eerder moeilijke toestand in de visserij waren alle standen ingenomen. Er was van alles te vinden, van een gewone vishaak tot de ingewikkeldste apparatuur en modernste motor. Visverwerkingsmachines, ijsmachines, machines voor vismeelverwerking, visolie, enz.

X X X

— Eén van de hinderpalen voor de zalm en forelfarmerijen is het feit van de kostelijke voeding. Dit zijn inderdaad tamelijk vraatzuchtige dieren die een zeer proteïnerijk voedsel nodig hebben. Daarom verlegt men in de farmerij nu de aandacht op de karperkwekerij. Deze vis voedt zich plantaardig en stelt zich zelf tevreden met oogstafval van de gewassen. De voeding komt dan ook veel goedkoper uit.

X X X

— Een 39 meter treiler, de «Paula» is in Holland van stapel gelopen voor een Ierse reder uit Killybergs. Het vaartuig wordt uitgerust met een motor MAK van 2100 P.K. (!) voor de gewone treilerij en de seinenetvisserij.

WERDEN DE RESTAURANTS GETROFFEN DOOR DE HOGERE B.T.W.-HEFFING OP DE KREEFT ?

We herinneren ons dat de Horecasektor heftig van leer getrokken heeft tegen de verhoging van de BTW op onder meer kreeft. Men zou dit moeten doorrekenen aan de klant en dat zou aanleiding geven tot klantenverlies, minstens wat de luxe-diners betreft, en zo meer.

Wat nu specifiek de restaurants betreft, mag dit nochtans geen aanleiding geven tot enige verhoging van de menuprijs waar het om kreeft gaat. Inderdaad mogen zij in hun driemaandelijkse aangifte, de door hen betaalde BTW bij de aanschaffing van goederen en waren, aftrekken van de door hen verschuldigde BTW op de waarde van de geserveerde maaltijden. De door hen betaalde BTW bij de aanschaffing van de goederen wordt beschouwd door de administratie als een voorafbetaling op hetgeen zij op de maaltijden verschuldigd zijn. Betaalt men dus meer aan BTW voor de aanschaffing van de kreeft, dan mag men dit ook als meer laten gelden als voorafbetaling. De verhoging kan dus geen invloed hebben op de prijs van de maaltijd.

Anders is het echter voor de verbruiker die zelf zijn potje kookt. De koper in de vismijn of in de afslag heeft de verhoging van de BTW betaald en rekent ze door aan de winkel of aan de verbruiker. Ook de winkel rekent ze door aan de verbruiker. Het is dus de verbruiker die het gelag betaald en hierdoor geneigd is wat profijterig te kopen, dat wil zeggen zijn aankopen te verminderen.

Anderzijds heeft de koper in de vismijn altijd de neiging om rekening te houden met de taksen die hij op zijn aankoop moet betalen, net als de winkelier die ook een beetje terugschrikt om een té hoge prijs te moeten vragen voor zijn kreeft. Kwestie dat ze moeilijker van de hand zal gaan, niettegenstaande de taks doorgerekend wordt aan de verbruiker.

Het slachtoffer van de verhoging wordt aldus de producent of de visser, in ieder geval zeker niet de Horeca-sektor.

VERNIEUWING VAN DE VLOOT VAN DE REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

Door senator Vandenabeele werd aan de minister van Verkeerswezen een vraag gesteld in verband met de vernieuwing van de vloot van de R.M.T..

We laten hieronder deze vraag en het antwoord van de minister in zijn geheel volgen.

Vraag

De vernieuwing van de RMT-vloot is sinds enkele jaren aan de gang. De laatste beslissing om vanaf 1981 twee draagvleugelboten in te zetten is een verdere stap in die richting.

De pakketboot „Reine Astrid" mag, volgens de vigerende internationale reglementering, niet meer varen na 1980.

Mag ik van de geachte Minister een antwoord verwachten op de volgende vragen :

1 Welke plannig is voorzien voor de uitdienstneming van de resterende pakketboten en car-ferries van de RMT ?
2 Wat zal met de uit dienst genomen pakketboten en car-ferries gebeuren ? Worden ze verkocht voor schroot of aan buitenlandse rederijen ? Concreet nu reeds wat met de pakketboot „Reine Astrid" ?
3 Welke zal de verdere vervangings politiek zijn bij de RMT ten einde zowel de overvaartcapaciteit van de Regie niet aan te tasten, alsook de werkgelegenheid niet in het gedrang te brengen ?
Hier stelt zich concreet de vraag naar de bouw van het geplande vrachtschip.

Antwoord

Het geachte lid gelieve hierna de antwoorden te vinden op de door hem gestelde vragen :

1 Er is op heden nog geen enkele concrete planning i.v.m. verdere uitdienstneming van pakketboten en car-ferries na het uit dienst nemen van de pakketboot „Reine Astrid" in 1981.
2 Uit dienst genomen schepen worden in de eerste plaats te koop aangeboden op de markt van de tweedehandsschepen (met verbod ze in te zetten op concurrerende lijnen).
Indien daar geen koper gevonden wordt, wordt het schip verkocht voor schroot. Met de pakketboot „Reine Astrid" zal op dezelfde manier gehandeld worden.
3 Het vlootvernieuwingsprogramma voor de RMT dat einde 1979 in principe goedgekeurd werd, verzekert, enerzijds, voldoende vervoerscapaciteit in de eerstkomende jaren en verhoogt, anderzijds, de werkgelegenheid.
De aanbiedingen voor de bouw van een vrachtschip dat in voornoemd programma voorzien was, worden thans onderzocht door de diensten van de RMT.

De regering kiest voor Zeebrugge de grootst mogelijke voorhaven (1.750 m.)

De regeringsbeslissing is gevallen : de voorhaven van Zeebrugge zal volgens het plan 1750 m G t.t.z. de grootst mogelijke formule uitgebouwd worden. Deze beslissing die zaterdagochtend «goedgekeurd» werd door de kabinetsraad, verwonderde eigenlijk niemand, vermits iedereen wist dat de teerlingen al lang geworpen waren.

Men heeft zelfs niet meer getracht nog een beetje tijd te winnen tot in september de vrucht was rijp genoeg om aan het publiek voorgeschoteld te worden. De tekst van het officiële mededeling die wij hieronder in zijn geheel publiceren, omvat in feite twee delen. Het eerste heeft betrekking op de beslissing Zeebrugge zelf. Het tweede kan geïnterpreteerd worden als de opsomming van de «goede voornemens» ten overstaan van Antwerpen.

Op voorstel van de Minister van Openbare werken J. Chabert, werden door de Ministerraad volgende punten beslist :

a) De uitbouwvorm van de voorhaven van Zeebrugge, gekend onder de benaming «1750 G» wordt definitief aangenomen.

b) Ingevolge deze principiële beslissing wordt het deelkontrakt 5.1. 1e fase, voor deze weerhouden vorm goedgekeurd. zodat naast de aanvang van de Westelijke havendam, op efficiënte wijze het erosieprobleem kan beperkt en bestreden worden.

c) Het deelkontrakt 4.A., 3de fase wordt goedgekeurd opdat op 1 september 1981 de terreinen bouwrijp aan Distrigaz kunnen worden overgedragen.

Hogerstaande beslissingen vermeld onder a), b) en c) waarborgen een continuïteit met betrekking tot de werkgelegenheid en situeren zich in het werkschema om op 1 jan. 1986 het Algerijnse aardgas voor België volgens de meest veilige voorwaarden te ontvangen.

d) Daarenboven wenst de regering te onderlijnen dat wat betreft de realisatie van een insteekdok in de Westelijke voorhaven van Zeebrugge :

1) dit materieel niet verwezenlijkbaar is vóór 1 jan. 1986;

2) dit het voorwerp uitmaakt van een adviesvraag aan de Nationale Commissie voor het Havenbeleid waarbij de verechtvaardiging onderzocht zal worden op basis van een kostenbaten analyse, rekening houdend met het vermijden van interne trafiekafleiding, met de toekomstige ontwikkeling van de haventrafiek en de specifieke voordelen van onze havens.

e) Wat betreft de achterhaven van Zeebrugge beslist de Regering:

1) de werken aan de Zeesluis te voltooien met inbegrip van de verbinding met het Boudewijnkanaal en de afwerking van het noordelijk insteekdok;

2) op basis van dezelfde onderzoekscriteria deze vermeld onder d) punt 2 voor het insteekdok in de voorhaven, aan de Nationale Commissie voor het havenbeleid advies te vragen met betrekking tot de verdere uitbouw van de achterhaven, rekening houdend met een harmonische ontwikkeling van onze havens en de budgetaire mogelijkheden.

VOOR 3,7 MILJARD CONTRACTEN

De beslissing van de regering betekent dat het nu mogelijk wordt de deelcontracten 11 en 12 te ondertekenen, die respectievelijk betrekking hebben op contract 4 A, derde fase (1.371 miljoen fr.), die de voltooiing van het terrein voor de LNG-installaties dat klaar moet zijn tegen september 1981, behelst de opslagzone en de vergassingsfabriek moeten operationeel zijn tegen september 1985 en het contract 5 A.

Het gaat in dit laatste geval om de aanvang van de nieuwe westelijke dam over een lengte van 1050 m en de verbetering en versterking van de zeebodem tegen erosie voor wat beide dammen aangaat, kosten 7.750 miljoen voor het geheel. Het eerste gedeelte van dit contract komt op 2,4 miljard F. Aangestipt mag worden dat het totale programma voor Zeebrugge door de regering thans op 60 miljard fr. geraamd wordt.

DIEFSTALLEN VAN JACHTEN IN NIEUWPOORTSE HAVEN

Het stelen van jachten in de Nieuwpoortse haven is de jongste jaren een vrij frekwent voorkomende vaststelling.

Het vorige week verdwenen jacht ter waarde van vijf miljoen, is alleen een verlengstuk van deze toestand.

De „Ailolos" van de Duitser Helmut Ebner uit Moers is echter wel het grootste en duurste jacht dat gestolen werd. In bevoegde middens, en dat is dan het Waterschousambt, laat men verstaan dat men in feite machteloos staat tegen zo'n toestand. Het gaat hem vooral om een onvoldoende bewaking maar, wil men die bewaking inderdaad adekwaat uitvoeren, dan zou dat minstens tien toezichters vergen. Thans is het zo dat er geen kontroles uitgeoefend worden op de trafiek van de jachten noch op de identiteit van de eigenaars.

Het zou hier best om een internationaal georganiseerde groep kunnen gaan die de jachten, zo vermoedt men althans, dan ergens in Zuid-Frankrijk aan de man brengt. Trouwens is dat geen typisch Belgisch verschijnsel ; ook in Nederland en Duitsland worden regelmatig jachten gestolen die nooit worden terug gevonden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Vrijdag één kleine kanaalvangst die zowat 1.200 kg. tong oplever-de, maandag, vier beurten, dinsdag helemaal geen vis en woensdag een frans vaartuig, samen met een kleine kustvangst.

Alles samen zeer weinig zaaks en een weekopbrengst die beneden alles was. De prijzen waren nochtans vrij behoorlijk, rekening houdend dat we met een feestdag staan op vrijdag. De schepen die hier verkochten moeten het zich zeker niet beklagen en kregen vrij goede noteringen. Toch duidelijke prijsverschillen voor tong maandag tegenover vrijdag. Vooral de middensoorten waren maandag veel duurder en kregen toen tot 350 fr. het kg. Dat is dan ruim 60 fr. meer dan vrijdag. Voor-kleine tong kreeg echter maandag bij de tweede verkoopbeurt ook een ferme « trek » en viel terug van 305 naar 224 fr. het kg. De IJslandse vis is vrij goed verkocht met rode zeebaars, nu veel minder aangevoerd dan verleden week, tussen 2.150 en 2.450 fr. de ben. Schelvis deed het niet te best, de kwaliteit was nochtans uitstekend en kreeg tussen 1.300 en 1.600 fr. de ben. Koolvis werd verkocht rond de 28 fr. terwijl de enkele bennen blauwe leng tegen 3.170 fr. de ben van de hand gingen. Witte leng kreeg tot 50 fr. het kg. Heilbot was vrij schaars en noteerde tussen 193 en 225 fr. het kg. Een opbrengst voor de O.216 die toch nog 1.480.698 fr. bedroeg.

De enige spanvisser deze week op de markt, de O.309/N.719, deed het niet bepaald slecht en besomde voor 860 bennen toch 1.409.500 fr. Alleen kabeljauw en kleine gul vielen enigszins uit de toon. De grote gulsoorten kregen tussen 2.070 en 2.470 fr. de ben. De zogenaamde « papgullen ». haalden tussen 1.100 en 1.300 fr .de ben.

Voor de garnaalvissers was het weer een halve week gezien de minder goede weersomstandigheden die vanaf maandagnacht heersten. Toen moest de visserij al vroeg gestaakt worden terwijl woensdag helemaal niet meer gevaren werd. De garnaalvangsten zijn minder groot geweest dan verleden week, de prijzen lagen eerder tamelijk hoog en varieerden tussen 90 en 154 fr. het kg.

DEZE WEEK

Er is eens te meer erg weinig te vertellen over de Oostendse markt. Vrijdag geen aanvoer ingevolge de feestdag van 15 augustus; maandag waren er vijf beurten en een halve beurt, terwijl dinsdag nog één vaartuig aan de afslag kwam. Daarmee moesten we het dan weer doen.

Er was IJslandvis, zowat 1000 bennen; er was vis van de Noordzee aangevoerd door één span, en er was vis van de West. Die Westvangsten waren zelfs tamelijk ruim en bevatten vooral gul, haai en ook wat rog. Vanwege de uitvoer was de belangstelling voor de gul erg klein, zoniet onbestaande. Er werd alleen gekocht aan erg lage prijzen en dit dan duidelijk met de bedoeling om in te vriezen en uit te voeren eens dat de staking in Frankrijk achter de rug is. Er was niemand erg happig om zijn geld en eventueel zijn vrachtwagen te riskeren door met vis naar Frankrijk te trekken. Voor gul lag de prijs dus lager dan het normaal geweest moest zijn. Grote gul kreeg tot 2.300 fr; de middensortering werd verkocht tussen 1450 en 1800 fr en de kleine gul kreeg van 680 tot 900 fr.

De weinige schelvis van de Noordzee gebracht was een stuk duurder dan die van IJsland en noteerde tussen 32 en 40 fr. Voor totten werd tussen 760 en 1150 fr gegeven. Een gemiddelde prijs van rond de 1.300 fr was toch nog altijd meer dan er in Engeland betaald werd.

De IJslands vis bevatte hoofdzakelijk veel schelvis en koolvis. Schelvis die niet meer van de beste kwaliteit was; ze werd in het begin van de reis gevangen. De prijs was dan ook in verhouding en lag tussen 950 en 1260 fr de ben. Voor koolvis werd tussen 1200 en 1300 fr gegeven en Schotse schol kreeg van 13 tot 27 fr het kg. Rode zeebaars, slechts een kleine honderd bennen werden aangevoerd, kreeg 2290 fr de ben. Leng was zeer schaars. De witte soort kreeg dan ook tot 2300 fr de ben. Met een opbrengst van 1.365.000 fr werd tenslotte de reis van de O.318 besloten.

De tongprijs lag tussen 166 en 278 fr het kg. Slips kregen de grootste klap en vielen terug van 176 naar 166 fr. Bloktong was de duurste sortering en werd tussen 270 en 278 fr het kg voor betaald. De bijvangst bevatte nogal wat platvis en hondshaai. Voor de laatste soort werd 1300 fr de ben betaald; platjes werden evenwel opgehouden aan de minimumprijs. Grote platvis was schaars en kreeg tot 45 fr het kg. De roggen kregen deze week prijzen tussen 32 en 48 fr, deze soort blijft dus ook redelijk duur.

De kustvisserij zorgde elke dag voor garnaal, niet bijzonder veel weliswaar. De prijs is dan ook redelijk hoog gebleven en bereikte maandag zelfs een gemiddelde van 141 fr, waar als hoogste prijs toen 161 fr genoteerd werd .

Alles samen opnieuw een erg povere week met een totale opbrengst van iets meer dan 5 miljoen. Het is dan ook hoog tijd dat er meer vis aangevoerd wordt.

OOSTENDE

VRIJDAG 8 AUGUSTUS

Kanaal			Tong	
Z.72	15	70	1190	419.787

MAANDAM 11 AUGUSTUS

IJsland				
O.216	18	960		—1.480.698
Noordzee				
O.309/N.719	—	860		—1.409.600
Kanaal			Tong	
O.114	17	75	1150	519.501
O.303	15	135	2500	672.949

WOENSDAG 13 AUGUSTUS

West			Tong	
Z.47	6	60	820	275.439
Noordzee				
B.341	150	413	—	381.830

MAANDAG 18 AUGUSTUS

IJSLAND				
O.318	19	1030	——	1.364.355
WEST				
N.45	10	520	——	715.770
O.123	10	270	——	415.229
O.229	12	385	——	658.180
N.3	5	40	——	62.840
NOORDZEE				
O.141-O.369	13	795	——	1.052.794

DINSDAG 19 AUGUSTUS

KANAAL				
O.518	18	115	2460	658.667

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 7 AUGUSTUS

W.				
Z.574	10	300	60	294 420
Z.176	12	600	90	337.660
KRP.				
Z.542	10	—	140	344.955
Z.38	11	—	190	435.993
				1.413.028

VRIJDAG 8 AUGUSTUS

N.				
Z.99	—	1000	270	734.477
W.				
Z.462	—	700	50	299.716
KRP.				
Z.573	—	—	210	516.570
				1.550.763

MAANDAG 11 AUGUSTUS

KN.				
Z.589	10	300	80	187.883
Z.576	12	1200	75	488.703
Z.484	12	300	70	239.908
Z.289	12	800	320	860.525
KRP.				
Z.181	10	—	220	410.011
W.				
Z.582	7	—	80	206.550
				2.393.580

DINSDAG 12 AUGUSTUS

Z.40	11	—	170	431.236
N.				
Z.27	11	700	420	763.420
Z.424	—	500	60	357.397
KRP.				
Z.559	9	—	160	425.310
N.723	—	—	170	306.155
				2.283.518

WOENSDAG 13 AUGUSTUS

Kust				
Z.578	5	500	40	208.554
Z.512	5	100	25	135.647
KRP.				
Z.307	10	—	160	432.570
Z 563	10	—	100	308.965
W.				
Z.560	4	—	25	38.120
Z.30	12	900	150	520.739
Z.564	7	700	40	251.490
Z.533	6	—	60	113.010
				2.009.095

WOOENSDAG 13 AUGUSTUS

Z.578	208.554
Z.307	432.570
Z.563	308965
Z.564	251.490
Z.560	38.120
Z.533	113.010
Z-512	135.647
Z.30	520.739
	2.009.095

DONDERDAG 14 AUGUSTUS

Z.128	Krp	9	——	170	442.985
Z.600	Krp	——	——	120	216.503
Z.427	Krp	——	——	80	215.590
Z.41	Krp	7	——	70	243.800
Z.465	K	9	600	40	212.268
Z.198	N	7	100	200	423.540
Z.480	K	5	400	20	124.657
Z-570	K	5	——	90	130.245
Z.568	K	4	100	15	152.835
					2.162.423

MAANDAG 18 AUGUSTUS

Z.497	K	9	600	30	244.540
Z.526	K	12	700	150	399.356
Z.324	N	14	100	350	724.380
Z.12	K	9	800	25	229.770
Z.45	K	7	500	25	186.300
Z.510	Krp	10	——	180	502.670
Z.176	K	——	300	25	242.040
					2.529.056

DINSDAG 19 AUGUSTUS

Z.509	W	——	400	25	242.110
Z.402	Krp	10	——	150	317.693
Z.569	——	10	——	220	538.310
Z.506	W	12	1000	200	616.444
					1.714.557

WOENSDAG 20 AUGUSTUS

Z.542	Krp	9	70	180	359.925
Z.37	Krp	9	60	150	393.400
Z.596	W	11	500	200	524.410
					1.277.735

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
☎ 031-742051

(5723V)

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

Tijdens het verhalen in de Oostendse haven van de O.705, is een buis, die geplaatst is tussen de zeekraan en de wierfilter, gebarsten over een lengte van vier meter. Hierdoor kwam er water op de dynamo terecht waardoor deze defect geraakte. Bij nazicht bleek dat de windingen licht beschadigd waren.

X X X

Tijdens de visserij sloeg de O.260 met beide netten vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om vrij te komen brak de top van de stuurboordbok. Toen men ook de bakboordboel binnen haalde kwamen kuil en inschot in de schroef terecht. Gezien alle pogingen om het net vrij te krijgen mislukten diende men de sleephulp in te roepen van de ss Zeetijger die de O.260 naar Oostende opsleepte.

X X X

Tijdens het beoefenen van de visserij, deed zich aan boord van de Z.525 ter hoogte van de bakboordboel een ontploffing voor. Het vaartuig werd dooreen geschud en de boelen werden gewonden. In de resten van het net werden schroefen schroefas en een deel van een motor en stuk omhulsel gevonden. Verondersteld werd dat het om een torpedo gaat. Koers werd gezet naar de Z.578 die om sleephulp had gevraagd. De sleep verliep zonder hindernissen.

X X X

De Z.209 kreeg schade berokkend door de Z.62. Dit gebeurde tijdens het overgeven van de oplangers. Huidplaten tussen twee stutten in werden ingedrukt over een lengte van 3 m. De Z.62 liep geen schade op en de visserij werd verder bedreven.

X X X

Bij het uitvieren aan boord van de O.206 kreeg deze het net in de schroef. Daardoor diende de O.229 het schip naar Esjberg op te slepen om de schroef vrij te krijgen. De sleep verliep zonder moeilijkheden. Na het klaren van de schroef werd terug ter visserij uitgevaren. Er deed zich nog een werkongeval voor nadat motorist Lambrecht van de trap van de machinekamer was gevallen en een voetverstuiking opliep. Hij bleef nochtans verder zijn taak vervullen. Verder werd de O.229 nog aangevaren door de O.206. De romp van de O.229 vertoonde geen noemenswaardige schade. Reling van de bak SB werd inngedrukt. Reis werd voortgezet zonder verdere ongevallen.

X X X

Tijdens de visserij kreeg de Z.584 een defekt aan de gangregelaar. Gezien herstellen onmogelijk was diende de sleephulp ingeroepen van de Z.198. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Zeebrugge.

X X X

Tijdens de garnaalvisserij werden aan boord van de O.260 voortdurende trillingen waargenomen in het achterschip terwijl de motortemperatuur hoger stond dan normaal. Bij nazicht op de kuisbank werd vastgesteld dat twee schroefbladen ontzet waren.

X X X

Op de visgronden is de Z.200 vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. De bakboordboel kwam vrij normaal boven water maar de stuurboordboel bleef honkvast zitten. Er werd gewacht tot het keren van het tij, toen kon ook deze los gemaakt worden maar er was wel een zwaarte aanwezig waardoor men de netten niet aan boord kreeg en het vaartuig zelfs slagzij maakte. Uiteindelijk kon de boel toch binnen boord gehaald worden maar het net was verloren en de stenenketting gebroken. Bovendien werd vastgesteld dat de stuurboordtrommellagering gebroken was en de hoofdas vermoedelijk geplooid.

EEN 16-METER FRANS KUSTVAARTUIG : 11 MILJ. B.FR.

Op een Franse scheepswerf te Concarneau werd een 16-meter kustvaartuig voor een reder uit Concarneau afgeleverd voor een totale prijs van 11,2 miljoen B. fr. Op de waterlijn meet het vaartuig 14,25 m, heeft een breedte van 5,30 m en een holte ter hoogte van de brug van 2,73 m.

Ten titel van inlichting geven we de volledige karakteristieken van dit kustvaartuig. Brutotonnemaat 29,95 Brt, voortstuwingsmotor Baudouin van 350 Pk aan 1600 t/m. Verwachte snelheid : 10 mijl. Brandstoftanks hebben een kapaciteit van 12 duizend liter, terwijl de zoetwatertank een inhoud heeft van 1500 liter. De totale visruimte bedraagt 23 m3. Het vaartuig wordt uitgerust voor een akkomodatie van 6 bemanningsleden. Het effektief aan bemanningsleden op de Franse visserijvaartuigen ligt normaal hnger dan bij ons, omdat de vis van de meeste Franse treilers, onmiddellijk na de vangst aan boord in kisten gedaan en volledig afgeijsd wordt, zodat bij het aandoen van de haven, geen rapers meer van doen zijn, maar alleen lossers om de kisten van boord te hijsen. Veel kopers sturen zelfs de, in de verkoop aangeschafte kisten ,rechtstreeks en zonder verdere behandeling, naar hun afnemers.

Het afgeleverd vaartuig is, behalve een hydraulische vislier, eveneens voorzien van een nettrommel. In de brug vindt men een VHF, Gonio, Decca, Radar, Automatische Piloot Loch en een Dieptemeter.

Voor een kustvaartuig van amper 30 Brt kan dit nogal tellen. Het is duidelijk dat dit vaartuig wel voor enkele dagen in zee steekt en niet slechts over nacht. Voor de vissersvloot van Concarneau is dit het eerste vaartuig van dergelijk type, maar toch reeds het zevende vaartuig voor een Franse kustreder.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

— FRANKRIJK —

16/108 Aanloop Duinkerke — Lichtboei gewijzigd.

Zie B.a.Z. 14/99-1979 sub 1

Positie : ± 51°04'.1N — 2°23'.1E

Het licht van de gele spitse lichtboei, vermeld in bovenstaand B.a.Z., werd gewijzigd in : FI (4) Y

(Zie Belg. krtn. D 11, D 102 en Lichtenlijst 1979 — Nr. 311)

(A.a.N. 17/36 & 18/19/80 en Ned. B.a.Z. 2259 — H. 66617)

NEDERLAND

Aan de maandagmarkt van 18 augustus werd aangevoerd : 5.134 kg. tong; 222 kisten tarbot en griet; 163 kisten kabeljauw; 6 kisten koolvis; 1 kist leng; 138 kisten schelvis; 1551 kisten wijting; 1122 kisten schol; 119 kisten schar; 46 kisten makreel en 127 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 17,06-13,17; grote tongen 17,10-15,75; grootmiddel tong 16,65-14,75; kleinmiddel tong 17,18-16,40; tong een 18,88-17,07; tong twee 18,77-17,72; zalm 12,51.

Per 40 kg : koolvis twee 71; leng 110; hake 136-90; steenbolk 40; krab 40-15; kreeftjes 160; hammen met kop 180-156; kleine ham met kop 122-118; schelpen 66-48; rode poon een 150-118; rode poon drie 78; had 114-100; tongschar 210-100; tarbot 545-385; griet 460-320; kabeljauw een 138-84; kabeljauw twee 190-122; kabeljauw drie 144-124; kabeljauw vier 140-122; kabeljauw vijf 132-42; schelvis een 160-144; schelvis twee 124-100; schelvis drie 43-36,40; schol een 120-100; schol twee 118-76; schol drie 80-61; schol vier 76-64; wijting drie 48-36,40; schar 52-42; makreel twee 38-21,60.

De besommingen waren : KW 4 f 16.400, KW 11 f 20.200, KW 22 f 30.900, KW 45 f 27.000 KW 51 f 9.100, KW 77 f 7.100, KW 88 f 17.400, KW 113 f 10.700, KW 145 f 29.100, KW 149 f 5.900, KW 152 f 8.900, KW 167 f 7.100, KW 175 f 13.000, KW 185 f 2.700 KW 189 f 30.300, KW 194 f 22.400, KW 214 f 10.000, KW 221 f 8.700, KW 226 f 9.700, SCH 256 f 11.400, WR 32 f 19.400, IJM 44 f 30.100, IJM 154 f 7.700, IJM 209 f 9.200.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 4 tot en met 8 aug. 1980

Door 59 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

18.392	kg	TONG	f 349.564,97	van	f 23,00	f	14,92
12.256	kg	TARBOT	f 127.373,12	van	f 13,01	f	6,73
153.490	kg	SCHOL	f 316.754,70	van	f 4,05	f	1,59
30.360	kg	KABELJAUW	f 54.688,94	van	f 3,89	f	0,83
1.807	kg	GRIET	f 17.286,19	van	f 10,38	f	5,00
19.820	kg	SCHAR	f 27.737,18	van	f 2,00	f	0,70
3.410	kg	WIJTING	f 4.817,45	van	f 1,97	f	0,64
108.704	kg	DIVERSEN	f 258.397,99				
348.239	**kg**		**f 1.156.620,54**				

Aanvoerbericht van 11 tot en met 15 augustus 1980

Door 75 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

18.812	kg	TONG	f 321.244,59	van	f 19,57	f	14,59
12.291	kg	TARBOT	f 138.038,13	van	f 19,83	f	5,80
139.165	kg	SCHOL	f 264.627,57	van	f 3,49	f	1,20
26.844	kg	KABELJAUW	f 50.874,33	van	f 4,43	f	0,93
1.612	kg	GRIET	f 14.097,08	van	f 9,86	f	7,24
22.970	kg	SCHAR	f 27.067,78	van	f 2,00	f	0,58
1.365	kg	WIJTING	f 2.167,99	van	f 2,40	f	0,93
110.925	kg	DIVERSEN	f 262.238,39	van	f	f	
333.984	**kg**		**f 1.080.355,86**				

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	
Schelvis midden	25,60
Schelvis klein	23,60- 24,60
Kabeljauw	16,60- 21,60
Gul	33,— 37,—
Schaat	27,—
Zeebaars	49.60
Leng	84.—
Schartong	46.— 57.—
Heilbot	54.—220.—
Koolvis	3.— 27.60
Zeewolf	24.— 25.60
Hondstong	20.90
Staart	34.— 52.20
Wijting	126.—161.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	18-8	19-8	20-8
Lappen		212-214	
Grote		251-	
¾		250-256	
Blok		270-278	
Voor-kleine		258-267	
Kleine		203-225	
slips		182-	

Zeebrugge

Grote	208-212	214-222	277-286
Blok	241-255	264-274	325-
Fruit	280-291	272-293	354-
Schone kleine	260-283	278-282	360-
Kleine	232-248	241-242	274-
Tout petit	218-230	229-240	231-
Slips	208-210	225-233	208-212

Nieuwpoort

Tong I	218	200-26
Tong II	238	231-260
Tong III	306	290-303
Tong IV	308	290-320
Tong V	280	217-278
Kleine	246	192-245

PLADIJS

Oostende

	18-8	19-8	20-8
Grote	44.—46.—	47.70-	-
Grote iek	45.—	33.—	-
Kleine iek			
Derde slag	41.—44.—	20.80-	-
Platjes	17.80-23.—	17.80-	-

Zeebrugge

I			
II	37.—44.—	46.—51.—	42.—54.—
III	34.—40.—	32.—35.—	40.—42.—
IV	26.—29.—	24.—28.—	28.—30.—
V	18.—20.—	18.—24.—	20.—21.—

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	52.—	-	25.—52.—
Platjes	54.—		22.—29
Drielingen	35.—40.—		19.—30.—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
8-8	1	4.690	419.787			
11-8	5	4.690	4.123.890			
11-8	5	105.150	886.579			
13-8	2	24.470	5.430.256			
-	8	134.310				
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
7-8	12	943	119.919	108	147	
8-8	15	1.554	176.514	90	156	
9-8	13	1.076	1 18.529	90	141	
11-8	10	998	111.519	96	145	
12-8	8	403	51.092	112	144	
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
7-8	5	568	53.156	83	102	
8-8	6	533	56.055	80	110	
11-8	6	611	61.975	80	108	
12-8	1	66	8.778	129	135	
13-8	1	185	26.934	143	153	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
6-8	4	4.687	622.747			
8-8	3	8.933	332.792			
11-8	5	12.735	8045.285			
13-8	4	9.785	452.640			

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 AUGUSTUS

N.720	154.507
N.590	154.389
N.88	23.896

MAANDA G11 AUGUSTUS

N.551	81 444
N.597	186.275
N.15	404.650
N.88	16.953
N.172	115.963

WOENSDAG 13 AUGUSTUS

N.346	117.531
N.738	157.948
N.88	7.490
Z.525	169.668

DONDERDAG 14 AUGUSTUS

N.788	14.208
N.88	7.380
N.349	8.080

MAANDAG 18 AUGUSTUS

N.597	98.291
N.551	130.496
N.172	90.311
N.590	38.137
N.88	21.158
N.349	8.342

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 22 AUGUSTUS

IJSLAND : O.81 1000 m)
KANAAL : Z.499 (180 vis, 1700 tong)

MAANDAG 25 AUGUSTUS

MONKEY BANK :O.118 O.285
KANAAL : O.127 Z.502
NOORDZEE : N.708-N.709
WEST : Z.583

DINSDAG 28 AUGUSTUS

KANAAL : Z.162 Z.72
NOORD : O.26

WOENSDAG 27 AUGUSTUS

NOORDZEE : N.719-O.309
WEST : N.736 N.3

TE KOOP : Stalen kotter KW 134. Zijtrawler/spanvisser. Gebouwd bij Hakvoort, Monnikendam 1958. Afm. 26,70 × 6.23 × 3,20 m. Bruto reg. ton 85. 300 p.k. Bolnes + Samofa hulpm. Groot visruim. Zender, schrijver, radar, marifoon eig. Gehele schip in goede staat. Vr. pr. 4.000.000 B.fr. Rederij H.M. Snoeck, Scheveningen.
Tel. (070) 502525
b.g.g. 558282. (8550V)

GELUKKIGE GEBOORTE

Bij de familie Johan en Karine Lenaers-Vanhooren, is er in Kliniek Wante een flinke dochter geboren.

Als de dochter later het zo goed zal doen als de moeder in de Onderlinge Visafslag O.V.A. te Oostende, dan is de toekomst van de koöperatieve visafslag voor de rederi's verzekerd.

— Men heeft goede hoop om in de THEEMS binnenkort weer zalm te zullen vangen, dit dank zij de vele inspaningen van de « Waterautoriteiten van de Theems » voor het zuiver maken van de stroom. In de vele bijriviertjes van de Theems werden hiervoor 50 duizend vingerzalmtjes losgelaten waardoor men veronderstelt reeds in 1982 terug volwassen zalm te zullen vissen in de Theems. Vijftien jaar geleden was de zuurstof op nulhoogte in deze stroom. Thans bereikt dit terug 45 tot 70 %.

Veelt (2)	-	50- 52
Zeeg. C1	-	52- 56
Kabeljauw	-	21- 31
	37- 49	48- 58

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 5 oogst werd aangevoerd : 250 kg. tong; 1 kist tarbot en griet 309 kisten kabeljauw; 10 kisten wijting; 55 kisten schol; 14 kisten schar; 56 kisten makreel en 37 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 19,99-19,15; grootmiddel tong 19,54-19,32; kleinmiddel tong 20,82-20,56; tong één 19.89-19,80; tong twee 18,44-18,20.
Per 40 kg.: tarbot 460-380; griet 349; kabeljauw één 168-162; kabeljauw twee 164-120; kabeljauw drie 138-100; kabeljauw vier 126-114; kabeljauw vijf 74-59; schol één 114; schol twee 120; schol drie 154; schol vier 94-75; wijting drie 68-66; makreel één 50-47; makreel twee 22-11,20; schar 69-63; rode poon 200-152.

De besommingen waren :
UK 20 f2.050; UK 35 f3.580; UK 135 en UK 145 f550; UK 159 f1.270; UK 233 f1.090; VD 18 f1.350; VD 19 f5.360; IJM 18 f1.370; IJM 25 f1.500; verder één Deens vaartuig de RI 11 met f37.200 aan besomming.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 6 oogst werd aangevoerd : 14 kisten schelvis; 12 kisten wijting; 7 kisten schol; 5 kisten schar ;2 kisten makreel en 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg.: schelvis twee 138; schelvis drie 146; schelvis vier 86; schol vier 138-86; wijting drie 106-76; makreel twee 38; schar 96-63; bot 28-24 ;horsmakreel 46-45.

De besommingen waren :
IJM 1 en IJM 2 f2.000; IJM 5 f2.000.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 7 oogst werd aangevoerd : 328 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 204 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 104 kisten wijting; 74 kisten schol; 42 kisten makreel en 70 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 21,74-21,49; grootmiddel tong 23,91-23,88; kleinmiddel tong 24,58-24,50 ;tong één 21,60-21,09; tong twee 19,50-19,03; zalm 21,00.
Per 40 kg.: bot 36-28; horsmakreel 21-8; steenbolk 43; tarbot 520-504; griet 502-420; kabeljauw twee 192-176; kabeljauw drie 176-160; kabeljauw vier 164-148; kabeljauw vijf 144-58; schelvis één, twee en drie 190; schelvis vier 100-90; schol drie 196-170; schol vier 114-80; wijting drie 100-71; schar 90-70; makreel één 61; makreel twee 49-21,60; rode poon één 270-222; rode poon drie 196-176; poontjes 36-28.

De besommingen waren :
KW 221 f4.100; KW 185 f8.000; UK 20 f1.800; UK 45 f580; UK 216 f810; UK 235 f4.300; VD 6 f900; VD 18 f5.800; VD 19 f6.400; IJM 5 f800.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 8 oogst werd aangevoerd : 3.020 kg tong; 57 kisten tarbot en griet; 239 kisten kabeljauw; 19 kisten schelvis; 255 kisten wijting; 661 kisten schol; 123 kisten schar; 91 kisten makreel en 92 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 20,75-15,67; grote tong 21,62-20,63; grootmiddel tong 21,84-20,93; kleinmiddel tong 20,97-20,09; tong één 21,68-20,49; tong twee 20,54-19,97; zalm 22,21.
Per 40 kg.: tarbot 542-394; griet 428-388; kabeljauw twee 222-188; kabeljauw drie 146-132; kabeljauw drie 144-114; kabeljauw vijf 120-46; schol één 188-112; schol twee 166-114; schol drie 152-97; schol vier 100-76; wijting drie 100-71; schelvis drie 224; schelvis vier 114-76; schar 71-50; makreel één 55-30; makreel twee 46-19,40; tongschar 164-152; rode poon één 250-184; rode poon drie 176-92; poontjes 45.

De besommingen waren :
KW 22 f24.500; KW 77 f10.900; KW 226 f6.800; UK 18 f13.500; UK 20 f3.100; UK 134 f4.100; UK 233 f1.700; VD 6 f1.650; VD 18 f3.600; VD 19 f4.400; VD 20 f3.600; IJM 5 f1.200; IJM 25 f2.400; één Deens vaartuig, de VE 244 f17.400; verder één Goedereder en zes Texelaars met in totaal f1.000.000 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 11 oogst werd aangevoerd : 6.140 kg. tong; 184 kisten tarbot en griet; 592 kisten kabeljauw; 265 kisten schelvis; 1.393 kisten wijting; 1.567 kisten schol; 111 kisten schar; 100 kisten makreel en 86 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 14,58-11,55; grote tong 19,18-17,75; grootmiddel tong 17,76-16,09; kleinmiddel tong 16,49-15,30; tong één 17,72-16,71; tong twee 17,92-17,02.
Per 40 kg.: kleine kreeft 134-110; rode poon één 184; rode poon twee 140; poontjes 27-24; tongschar 208-84; tarbot 470-284; griet 376-280; kabeljauw één 162-114; kabeljauw twee 146-84; kabeljauw drie 120-88; kabeljauw vier 120-94; kabeljauw vijf 106-40; schelvis één en twee 120-98; schelvis drie 94-90; schelvis vier 92-40; schol één 130-114; schol twee 118-96; schol drie 90-72; schol vier 78-71; wijting drie 61-38; makreel één 43; makreel twee 42-21,60 schar 51-41.

De besommingen waren :
KW 4 f24.950; KW 11 f23.860; IJM 29 f8.510; KW 51 f11.720; KW 88 f27.410; KW 113 f27.880; KW 137 f11.390; KW 145 f27.810; KW 149 f11.200; KW 167 f13.580; KW 175 f8.710; KW 189 f4.370; KW 194 f16.720; KW 214 f8.440; KW 221 f1.790; SCH 256 f11.730; WR 32 f20.460; IJM 24 f27.020; KW 44 f22.730; IJM 154 f9.830; IJM 207 f6.370; IJM 209 f14.270; verder twee Deense vaartuigen, de RI 11 f30.390 en de RI 388 f25.130.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 12 oogst werd aangevoerd : 925 kg. tong; 15 kisten tarbot en griet; 30 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 12 kisten wijting; 358 kisten schol; 32 kisten schar; 28 kisten makreel en 112 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 18,55; grote tong 18,10-17,61; grootmiddel tong 17,22-16,00; kleinmiddel tong 17,62-15,92; tong één 17,61-16.90; tong twee 17,54-16,50; zalm 16.00.
Per 40 kg.: tarbot 580-450; griet 416-300; kabeljauw twee en drie 146; kabeljauw vier 156-140; kabeljauw vijf 90-75; schol één 120-94; schol twee 102-94; schol drie 116-80; schol vier 90-75; schelvis vier 110; wijting drie 63-48; makreel één 68; makreel twee 47-23,80; schar 75-41; horsmakreel 25-5,80; bot 31,24; haai 136-120; krab 39; krabbepoten 118; poontjees 59; rode poon twee 164; rode poon drie 98-86; steenbolk 25; tongschar 116; kleine rog 94-63.
Per hoop : grote roggen 216-156.

De besommingen waren :
KW 25 f46.100; UK 35 f1.450; VD 18 f4.900; V D20 f2.600; WR 71 f1.750; YE 25 f2.740; IJM 18 f1.970.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 13 oogst werd aangevoerd : 80 kg. tong; 1 kist tarbot en griet; 39 kisten wijting; 1 kist schol; 5 kisten schar; 3 kisten schelvis; 2 kisten makreel en 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 18,20; grote tong 19,00; grootmiddel tong 20,60; kleinmiddel tong 19,60; tong één 18.80; tong twee 18,60.
Per 40 kg.: tarbot 552-496; schol drie en vier 120; wijting drie 90-73; schar 80-78; makreel één 46; schelvis vier 106; horsmakreel 33-23; poontjes 45; bot 35.

De besommingen waren :
KW 149 f1.830; UK 135 en UK 145 f1.480; WR 71 f1.830; IJM 5 f1.540.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 14 oogst werd aangevoerd : 575 kg. tong; 12 kisten tarbot en griet; 258 kisten kabeljauw; 25 kisten schelvis; 149 kisten wijting; 266 kisten schol; 112 kisten schar; 20 kisten makreel en 70 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 20,00-18,55; grote tong 20,20-18,48; grootmiddel tong 20,60-18,53; kleinmiddel tong 20,00-19,10; tong één 20,19-19,31; tong twee 19,37-19,01; zalm 22,10.
Per 40 kg. tarbot 562-485; griet 429-343; kabeljauw twee 222; kabeljauw drie 164-154; kabeljauw vier 152-140; kabeljauw vijf 146-59; schol één 152; schol twee 154-122; schol drie 166-102; schol vier 108-68 schelvis twee 182-180; schelvis drie en vier 104-70; makreel één 65; makreel twee 65-23 ;wijting drie 76-52; schar 72-50; rode poon één 260-220; rode poon twee 220-160; rode poon drie 130; haai 124; steenbolk 42-36; bot 25-24; poontjes 57-45; krab 61.

De besommingen waren :
KW 185 f7.200; UK 216 f2.680; VD 6 f1.600; VD 18 f2.700; VD 19 f3.600; VD 20 f3.000; WR 71 f1.800; YE 25 f1.300; IJM 18 f1.680; IJM 25 f3.200; verder drie Texelaars en één Goedereder met in totaal f30.000 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 15 oogst werd aangevoerd : 3.700 kg. tong; 86 kisten tarbot en griet; 727 kisten kabeljauw; 115 kisten schelvis; 765 kisten wijting; 1.052 kisten schol; 218 kisten schar; 121 kisten makreel en 155 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 19,80-17,18; grote tong 18,47-17,49; grootmiddel tong 17,95-17,20; kleinmiddel tong 18,14-17,40; tong één 17,73-16,85; tong twee 17,89-16,93.
Per 40 kg.: rode poon één 240-200; rode poon twee 196-120; rode poon drie 124-116; poontjes 47-24; horsmakreel 24-4; bot 24; haai 122-98; krab 26; tarbot 584-430; griet 438-373; kabeljauw één 180-112; kabeljauw drie 154-94; kabeljauw vier 144-114; kabeljauw vijf 130-47; schelvis één en twee 132; schelvis drie 128-96; schelvis vier 71-38; schol één 140-100; schol twee 139-90; schol drie 104-68; schol vier 75-54; wijting drie 59-38; makreel één 50-49; makreel twee 50-21,60; schar 54-28; tongschar 226-88.

De besommingen waren :
BR 36 f18.610; KW 29 f9.980; IJM 207 f12.000; IJM 9 f1.000; IJM 18 f1.230; IJM 25 f3.100; IJM 27 f1.770; UK 141 f4.750; UK 18 f15.940; UK 20 f14.130; UK 134 f8.880; UK 137 f4.560; UK 138 f7.300 UK 135 en UK 145 f12.330; UK 216 f590; UK 233 f7.860; UK 235 f2.630; VD 6 f1.270; VD 18 f1.840; VD 19 f3.310; VD 20 f2.230; VD 54 f1.370; VD 54 en VD 77 f3.960; WR 71 f1.060; YE 25 f1.440; verder één Deen, de RI 11 f15.430 en zeven Texelaars en 2 Goedereders met in totaal f155.000 aan besomming.

't Putje
BAKKERIJ
ZEEBRUGGE
Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07
Bedient U met lekker brood
Tot aan ieder vissersvaartuig
(op 500 m. van de kade)
(84897)

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS
JANUARI T/M JUNI — PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 (2) Gewicht	1980 (2) Waarde	1980 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	475.518	12.302.751	25.87	361.066	10.859.175	30,07	211.079	5.734.183	27,17
andere schelv.	439.212	10.800.203	24.58	152.071	4.080.396	26,83	195.089	5.397.619	27,67
Kabelj. v. vis.	632.346	17.958.429	28,39	518.471	15.833.954	30,53	154.343	4.652.674	30,15
andere kabelj.	7.436.815	181.068.169	24,34	4.872.016	141.026.478	28,94	3.696.179	112.313.632	30,39
Koolvis	330.529	7.867.746	23,80	240.400	5.713.554	23,76	146.415	4.166.895	28,46
Wijting	1.530.380	28.952.286	18,91	1.910.117	34.063.741	17,83	1.659.602	29.317.070	17,67
Schol	1.958.223	44.229.043	22,58	2.366.723	55.723.924	23.54	2.546.010	58.592.747	23,01
Roggen	715.895	27.255.443	38.07	825.913	28.509.726	34.51	625.045	28.176.407	45,08
Noorse schelv.	518.925	20.536.945	39,57	547.100	18.843.368	34,43	433.332	16.609.175	38,33
Andere	3.369.302	177.501.640	52,68	2.589.987	103.611.622	40,00	2.876.112	123.904.539	43,08
TOTAAL :	17.407.145	528.472.655	30.35	14.383.964	418.265.938	29,07	12.543.266	388.864.941	31,00
b) tong	1.638.790	271.343.309	16,06	2.384.462	362.591.933	152,06	2.301.209	422.841.652	183,75
TOTAAL DEMERS. VIS :	19.095.935	799.815.964	41,88	16.768.426	780.857.931	46,56	14.844.435	811.706.593	54,68
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.101	31.840	28,91	2.489	79.080	31,77	531.050	7.883.968	14,85
Sprot	—	—	—	998	17.410	17,44	—	—	—
Overige	11.869	89.973	7,58	8.679	85.837	9,89	7.352	66.745	9,08
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	12.970	121.813	9,39	12.166	182.327	14,98	538.402	7.950.713	14,77
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	60.524	10.399.344	171,82	126.910	15.635.598	123,20	291.284	28.524.892	97,93
Noorse kreeft	195.129	23.438.060	120,89	62.278	9.740.000	156,39	195.802	23.327.450	119,14
Overige	796.868	19.678.948	24,69	625.896	15.719.275	25,11	501.519	13.446.887	26,81
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	1.052.521	53.616.352	50,94	815.084	41.094.873	50,41	988.605	65.299.229	66,05
ALGEMEEN TOTAAL :	20.161.426	853.554.129	42,33	17.595.676	822.135.131	46,72	16.371.442	884.956.535	54,05

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

(2) voorlopige cijfers.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS
IN DE MAAND JULI PERIODE 1978 - 1980

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 Gewicht	1980 Waarde	1980 G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	38.021	675.124	17.75	11.049	291.160	26.35	36.056	916.610	25.42
andere schelvis	104.213	2.228.839	21.39	26.753	731.773	27.35	39.741	856.271	21.54
Kabelj. v. vis.	88.618	1.960.799	22.13	40.739	1.293.650	31.75	2.994	104.740	34.98
andere kabelj.	1.237.727	28.960.977	23.40	853.828	28.277.531	33.12	767.618	22.630.832	29.48
Koolvis	45.961	910.150	19.80	55.778	1.387.090	24.87	43.420	1.019.130	23.47
Wijting	119.052	2.254.660	18.94	109.462	2.459.290	22.47	124.873	2.679.282	21.46
Schol	284.492	7.568.874	26.60	342.940	9.534.806	27.80	315.066	8.177.726	25.96
Roggen	81.294	3.238.704	39.84	66.877	3.169.012	47.39	66.391	3.151.328	47.47
Noorse schelvis	144.244	3.541.268	24.55	143.898	3.762.188	26.14	142.569	3.147.162	22.07
Andere	332.207	14.592.498	43.92	340.295	12.836.679	37.72	301.539	13.548.007	44.93
TOTAAL :	2.475.829	65.931.894	26.63	1.991.619	63.743.179	32.00	1.840.267	56.231.088	30.56
b) Tong	134.279	22.900.972	170.55	99.252	21.351.066	215.12	113.816	25.878.583	227.37
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.610.108	88.832.866	34.03	2.090.871	85.094.245	40.70	.954.083	82.109.671	42.02
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	147	7.370	50.14	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	4.672	39.236	8.40	2.482	15.830	6.38	1.052	8.270	7.86
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	4.819	46.606	9.67	2.482	15.830	6.38	1.052	8.270	7.86
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	67.953	7.884.314	116.03	104.144	10.445.600	100.30	99.644	10.357.277	103.94
Noorse kreeft	55.888	7.098.880	127.02	70.335	8.330.350	118.40	64.341	7.982.057	124.06
Overige	58.999	1.411.480	23.92	41.686	1.401.305	33.61	55.625	1.250.735	2.49
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	182.840	16.394.674	89.67	261.166	20.177.255	93.34	219.610	19.590.069	89.20
ALGEMEEN TOTAAL :	2.797.767	105.274.146	37.63	2.309.519	105.287.330	45.59	2.174.745	101.708.010	46.77

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

(2) voorlopige cijfers.

AAN DE LEDEN VAN

S. C. A. P.

Onmiddellijke RISTOURNE van 10%

op alle AANKOPEN van :

VISTUIG, WEIERS en

MAGAZIJN - ARTIKELEN

MEN KAN ZICH TERZELVERTIJD LID MAKEN

MITS BETALING VAN	500 FR	VOOR SCHEPEN	TOT	29 BRT
	1000 FR		T/M	99 BRT
	1500 FR		V.A.	100 BRT

BURELEN : H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51 - 32 09 31

297
129
7.426

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko'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.

■