(Vervolg van blz. 2)

cent van de schepen met een Belgische bestemming door Nederlanders gedoodst. Het is 'n vrij bizarre regeling die teruggaat op de eerste jaren nadat België zich van het Oranjejuk bevrijd had (1830). Aanvankelijk moest Brussel tol betalen aan Den Haag omdat de Schelde grotendeels op Nederlands grondgebied stroomt. Nadien werd die tol vervangen door de huidige loodsenregeling. In Vlissingen hebben de Nederlanders onmiddellijk verklaard dat ze geen bijkomende opdrachten — ter vervanging van Belgen zouden aanvaarden. Dat is ook het meeste wat ze in de gegeven omstandigheden konden doen.

Nederland heeft trouwens, indirect, een gangmakende rol in deze actie. Al op 55-jarige leeftijd kunnen Nederlandse loodsen via het «functioneel leeftijdsontslag» met pensioen gaan. Ze krijgen dan 80 procent van hun laatste loon. Vanaf 60 jaar krijgen ze nog 70 procent, terwijl deze tien overbruggingsjaren tot aan de officiële pensioengerechtigde leeftijd voor vijf volle werkjaren worden aangerekend.

Omdat de Belgische pensioeneis zo redelijk is, staat het toch wel vast dat hij zal worden ingewilligd. De vraag is alleen wanneer. Al vijf jaar lang wordt erover gepraat, maar er wordt geen werk van gemaakt omdat de betrokken groepen tegengestelde belangen hebben. De regering ziet vooral tegen de kosten op, en tegen het feit dat ongetwijfeld nog andere ambtenaren hun stem zullen verheffen als de loodsen hun zin krijgen. Tegenwerking is er ook van de officiële vakbonden die hun monopoliepositie in gevaar achten.

DE LOODSENGILDE

De loodsengilde, die eigenlijk niet meer dan een beroepsvereniging is, gedraagt zich namelijk als een concurrerende vakbond. Dat is dan ook de belangrijkste reden waarom zowel de christelijke als de socialistische vakorganisaties de eis hebben gesteld dat een nieuwe regeling voor alle varenden zou moeten gelden. Op zich is dat niet onzinnig, want er is waarschijnlijk geen sector waar de uitbuiting zo groot is als bij de lange omvaart, de Vlaamse uitdrukking voor de grote vaart, maar zo'n eis werkt wel remmend op de eis van de loodsen. Die staan zelf toch al een spoedige regeling van het conflict in de weg, omdat ze aandringen op een volwaardig pensioen. Dit impliceert een totaal nieuwe berekeningswijze, waarbij de vijf tot tien jaren die elke loods bij de koopvaardij moet hebben doorgebracht, worden ingecalculeerd als «opleiding». Daar is een verandering van de wet en veel geld voor nodig, wat weer op verzet stuit van de minister van Financiën. In de loop van deze week wordt hierover nog druk vergaderd. Het zou wel eens tot een nieuwe confrontatie met de overheid kunnen komen, want ondanks het opeisingsbevel van minister Chabert houdt het gilde nog wat slagen op de arm als het op actie aan mocht komen. Er kunnen «stiptheidsacties» worden gevoerd, die naar verluidt een even verlammend effect zouden hebben op het Belgische havenverkeer als een echte werkstaking. Als iedere loods zijn wettelijk bepaalde rustperiode opneemt, wat nu lang niet het geval is, kan dat uitgroeien tot een enorme chaos. Hetzelfde zou gebeuren, zo heet het, als elke loods zich hield aan zijn officiële tonnemaat, dus niet langer bereid was in noodgevallen een hoger gekwalificeerde collega te vervangen. (Uit «Vrij Nederland» van 31-5-75)

NEDERLANDSE VISSERS DREIGEN MET BLOKKADE ZEEHAVENS

« Als de minister van Landbouw en Visserij geen kompensatie geeft voor de schade die de vissers lijden als gevolg van de maatrege en die de vangst van tong en schol beperken, zal het moeilijk worden onze leden te weerhouden van het blokkeren van de toegangswegen naar de voornaamste Nederlandse zeehavens ». In deze zin heeft de Vereniging Visserijbelangen te Urk minister Van der Stee (Landbouw en Visserij) geschreven.

De vereniging zegt bereid te zijn mee te werken aan een regeling om de vangst van tong en schol te beperken, maar stelt deze medewerking afhankelijk van kompensaties bij eventue'e stilligperioden.

De producentenorganisaties Oost-Nederland (Urk) en Zevibel in (Zeeland) willen, zo schrijft Visserijbelangen, ook met de regeling instemmen, echter eveneens als er kompensatie tegenover staat.

En bij ons ?

Geen beweging !

HET VISSERIJBLAD

vakblad van visserij, vishandel en de visnijverheid, zal naar aanleiding van de week van VRIJDAG 15 OOGST niet verschijnen.

Hiermee verliezen onze lezers niets.

Het Visserijblad is ook elke week verkrijgbaar in het zakenkantor „Nieuwsblad van de Kust", Vindictivelaan 22, Oostende. Prijs 25 fr.

BRANDSTOFFEN OPNIEUW DUURDER

Het gegoochel met de brandstofprijzen blijft aanslepen.

Nadat vorige week de prijzen van 0,10 fr. per liter verhoogd waren, zijn deze sedert vrijdag 1 oogst opnieuw van 9 centiemen verhoogd.

De lichte fuel verhoogt van tien centiemen en de verkoopprijs in Zone II (W. en O.-Vlaanderen) is nu 4,64 fr. B.T.W. inbegrepen.

Wat de gasolie betreft, zijn de prijzen van 10 centiemen verhoogd en kosten nu aan de verbruiker B.T.W. inbegrepen, 4,77 fr.

Dit was de prijs tot heden dinsdag 5 augustus, datum waarop de prijzen opnieuw van 13 centiemen verhoogd zijn voor lichte fuel en gasoil. De nieuwe prijzen sedert Dinsdag, BTW inbegrepen, zijn :

— voor lichte fuel 4.78 F
— voor gaoil : 4,91 F
— voor gasoil diesel : 8,97 F

ZIJ HADDEN PECH...

— Ter visserij ontstond een defekt aan de koppeling van de oliekoeler van de Z.447. Daar dit niet ter plaatse te herstellen was, werd beroep gedaan op de Z.520 Carwehn die voor de opsleping naar Zeebrugge instond.

— Bij het buitenlopen van de schuilhaven te Zeebrugge, is de Z.483 vastgelopen ten zuidwesten van het uiteinde van de steiger waar de plezierboot „Noordkaper" zijn ligplaats heeft. Bij het maneuvreuren om los te komen, hoorde men drie kloppen. Daarop heeft men alle pogingen gestaakt. Een sleepboot van de Fa Janssens slaagde erin het schip weer los te trekken.

— De Z.438 „Kompas" had tijdens de garnaalvangst af te rekenen met een breuk aan de as van de zoetsleephulp gevraagd aan de Z.556 waterpomp. Via de radio werd „Donna Rosa" die amper op 1 mijl afstand verwijderd lag, en het defekte schip naar Zeebrugge sleepte.

VOOR DE VISSERIJ

Vijftien dagen geleden was de verkoopprijs voor de visserij vastgesteld op 3,86 fr. Vorige week was die 3,96 fr. en sedert vrijdag 1 oogst is die op 4,05 fr. gesteld en vanaf dinsdag 5 augustus 4,18 F.

Wat zich evenwel zonderling voordoet is het feit dat sommige maatschappijen nog steeds ristournes kunnen geven voor grote kwantums, terwijl het kleine publiek en de kustvisserij de volle pot dienen te betalen.

Men meldt ons dat de huidige prijsverhoging geschiedt in het kader van een programmaovereenkomst met Ekon. Zaken.

Wat ons echter verbaast is het feit dat andere jaren in de zomer er steeds een prijsverlaging is en men er naar hunkert te kunnen verkopen.

Dit jaar, niettegenstaande de bestendige warmte, is dit het tegenovergestelde.

Alsof de olieproducerende landen ook thans hun kontrakten gewijzigd hebben, tenzij de dollar de maatstaf blijft.

IS DE REGERING DE SPEELBAL VAN DE BRANDSTOF-MAATSCHAPPIJEN NIEUWE VERHOGINGEN

Sedert een maand gebeuren er in deze sektor allerlei zotte toeren en op een ogenblik dat elkeen dacht dat de prijzen op zijn minst niet zouden verhogen, is het anders uitgevallen en gaat er geen week voorbij zonder dat er een verhoging plaats heeft.

In twee maanden tijd zijn de prijzen zomaar van 0,43 fr verhoogd.

Heden donderdagmorgen is er een nieuwe prijsverhoging van elf centiemen, nadat pas maandag een verhoging van 13 centiemen was toegepast.

De huidige prijzen voor West- en Oost-Vlaanderen zijn dus sedert heden donderdag :

Voor gasoil :

	Visserij	Verbruik.
2- 6	3.86	4.57
28- 7	3.96	4.67
1- 8	4.05	4.77
5- 8	4.18	4.91
7- 8	4.29	5.02

Lichte Fuel

2- 6	4.44
23- 7	4.44
30- 7	4.54
1- 8	4.64
5- 8	4.78
7- 8	4.89

OOK IN JULI : WEINIG EN DURE GARNAAL

De garnaalaanvoer verminderde tijdens de maand juli te Oostende opnieuw met 2.291 kg. Het aantal vangsten dat verkocht werd was nochtans groter en steeg van 227 naar 260. Dat betekende dus weer een aanzienlijke daling van de gemiddelde vangst die in de vismijn gebracht werd : 48 kg in plaats van 66 verleden jaar. Evenals tijdens de voorgaande maanden werd ook in juli dit verlies aan vangst meer dan goed gemaakt door de betere prijs. Gemiddelde werd voor 1 kg garnaal in deze eerste seizoenmaand niet minder dan 147 fr het kg betaald. Verleden jaar bedroeg die prijs slechts 90 fr. Een stijging dus met 57 fr het kg. Hierdoor geraakte de totale opbrengst toch nog een stuk hoger dan verleden jaar. We bereikten immers 1 milj. 889.199 fr tegen 1 milj. 350 duizend 794 fr verleden jaar. Hier dus een stijging met 538.405 fr.

Wat de situatie betreft na de eerste zeven maanden van 1975 ziet het er, wat de aanvoer betreft, bepaald triestig uit. Slechts 106.928 kg tegenover 163.366 kg verleden jaar. Ruim 56.000 kg garnaal minder in de vismijn dus. Dank zij de hoge prijs die reeds het hele jaar betaald werd kon echter ook hier het gemis aan vangst goedgemaakt worden en werd een totale opbrengst bereikt van 11 milj. 546.560 fr tegen 11 milj. 410.455 fr verleden jaar. Een meer opbrengst dus van 136.105 fr en een gemiddelde prijs die steeg van 79 naar 108 fr het kg. Een gemiddelde dat trouwens nooit voordien bereikt werd. De vangst echter is gedaald van 95 naar 60 kg en ook dat is een uitzonderlijk cijfer, maar dan in de slechte zin.

Wat de vooruitzichten betreft is het zo dat de vangsten waarschijnlijk tijdens de komende maanden iets zullen stijgen. Voorlopig moet echter nog op geen prijsdaling gerekend worden. En dat is dan minder prettig nieuws voor de verbruiker.