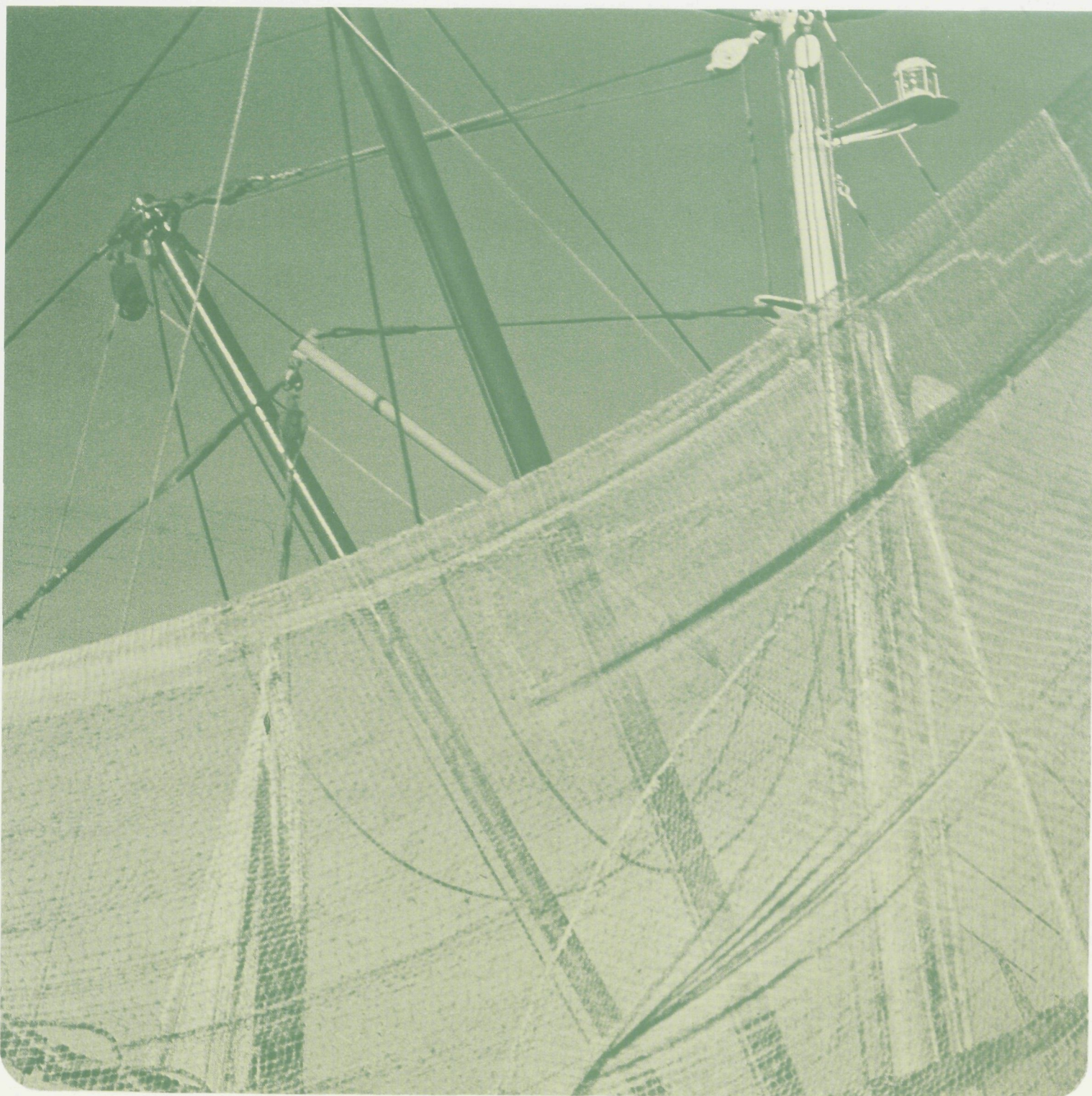


het
visserij
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 12 JULI 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 28 — 41e JAAR

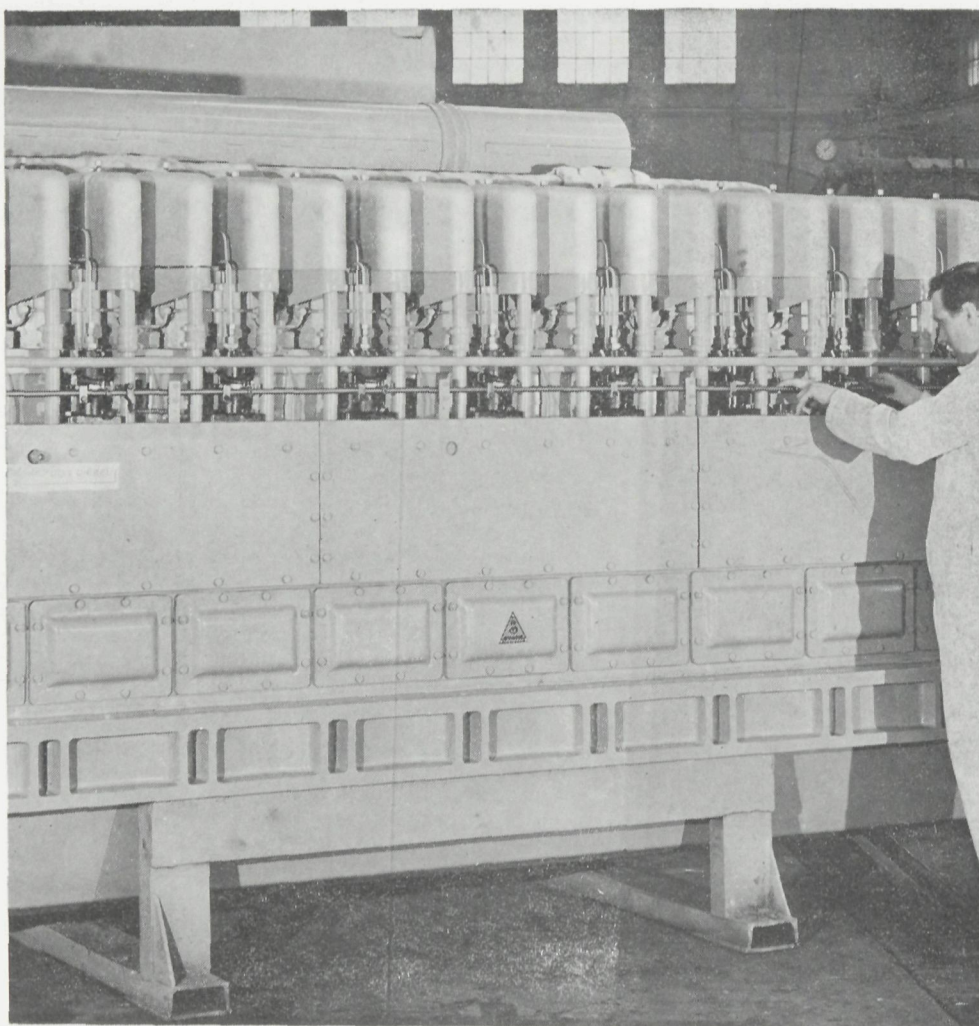


Stork-Werkspoor Diesel F240: al 400.000 pk in de vaart. Hoeveel wilt u daar bij doen?

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm ²
gemiddelde zuigersnelheid	6,5	8,7	m/sec
gemiddeld brandstof- verbruik	155	158	g/pk/u
smeerolie- verbruik	1	1	g/pk/u

Gewicht 6-8-9 cil. uitvoering:
10,5 - 13 - 14 ton.

Service: Amsterdam, Zwolle,
Rotterdam, IJmuiden,
Den Helder, Groningen, Delfzijl,
Urk, Scheveningen, Stellendam,
Terneuzen, Oostende,
Antwerpen, Keulen, Maasbracht.



STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 608, Zwolle. Telefoon (05200) 1 09 87, Telex 14016.

het visserijblad

Vrijdag 12 juli 1974 — Nr. 28

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Haringvangst beperkt!

HISTORISCH FEIT : vangstregeling haring aanvaard. Wat met tong en schol ?

In ons blad hebben we enkele weken geleden een artikel, getiteld „Revolutie en evolutie in de Zeevisserij” overgenomen uit het Landbouwtijdschrift. Dit artikel was van de hand van de H.H. Michiels en Hovart van ons Ministerie van Landbouw. Zij kwamen ondermeer tot het besluit dat bepaalde elementen, met name de evolutie van het zeerecht, de bescherming van de visstapels en het E.E.G. gemeenschappelijk visserijbeleid, op de structuur en de fysionomie van het visserijbedrijf zullen inwerken. Zij stelden dat: „Indien alles verloopt zoals kan voorzien worden, de zeevisserij van 1980, of zelfs nog vroeger, er helemaal anders zou kunnen uitzien dan deze van 1955, ook al zou een oppervlakkig waarnemer weinig verschil merken bij de schepen, de vistuigen of de vissers zelf, die nog steeds hun hard labeur op praktisch dezelfde wijze zouden verrichten!

Maar wat we zullen meegemaakt hebben is de overgang van een visserij in de open, vrije zee, en op tamelijk losse wijze geadmistreerd door een veelheid van eng-nationale beleiden, naar een visserij in een soort „Mare nostrum” onderworpen aan de Staten der Gemeenschap, en ditmaal vrij streng geadmistreerd in het brede kader van een gemeenschappelijk „Fisheries management”.

Een paar dagen terug, klonk dit voor de bedrijfsmiddens wellicht utopisch, maar de auteurs kregen nu al gelijk. Vorige week werd te Bonn de vangstregeling van haring in de Noordzee aanvaard. Dit was een historisch feit voor de West-Europese visserij. Wie er aan twijfelde, had best de volgende zinnen uit bovenvermeld artikel in gedachte gehouden: „Het totstandkomen van een internationaal aanvaarde vangstregeling, zelfs onder zijn meest eenvoudige vorm verloopt niet zo gemakkelijk, maar één zaak is zeker: ze komt er, indien nu niet,

Tussen 1 juli 1974 en 30 juni 1975 zal door de omliggende landen uit de Noordzee en Skagerrak slechts een beperkte hoeveelheid haring (494.000 ton) mogen worden gevangen. Voor België is dit slechts 2.000 ton. Deze regeling zal van kracht worden ingevolge een beslissing van de Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie, die van 24 juni tot 2 juli II. te Bonn bijeenkwam.

Er bestaat ook een grote kans dat de haringvangst ten westen van Schotland beperkt zal worden. De totale toegelaten vangst zal waarschijnlijk tot 200.000 ton per jaar beperkt blijven. Hierin zou België geen aandeel ontvangen.

TONG EN SCHOL GEEN BESLISSING

Voorstellen tot vangstbeperkingen van tong en schol in de Noordzee, het Engels kanaal, het Bristol kanaal en de Ierse Zee kwamen eveneens aan de orde, maar een beslissing werd niet getroffen.

Meer hierover in ons hoofdartikel.

dan toch in een zeer nabije toekomst. Het verloop der geschiedenis is onomkeerbaar, en alle gewijden zien duidelijk in, dat een dergelijke reeks maatregelen onvermijdelijk is”.

N.E.A.F.C.

N.E.A.F.C. is de afkorting van „North-East Atlantic Fisheries Commission” of Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie. Deze Commissie omvat volgende landen: België, Denemarken, Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek, IJsland, Ierland, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje, Zweden, de U.S.S.R. en het Verenigd Koninkrijk. Onlangs werd ook Oost-Duitsland lid van die Commissie.

De Commissie is belast met de reglementering van de zeevisserij in het noordoostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan, d.w.z. haar taak bestaat hoofdzakelijk in het volgen van de toestand van de visstapels en het opstellen van maatregelen ter bescherming van deze voorraden. Deze maatregelen worden onder vorm van aanbevelingen aan de landen-leden overgemaakt, die ze ieder voor hun onderdanen in uitvoering brengen.

Het bestuderen van maatregelen geschiedt in samenwerking met de bevoegde wetenschapsmiddens, waaronder als voornaamste instelling

de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee te Kopenhagen te vermelden valt. De Commissie heeft zich to tng toe ingezet voor de voorschriften inzake de minimummaaswijte van de netten en de minimumlengte van de aan te voeren vis. Ook was het gesloten seizoen van haring een beslissing van deze Commissie.

Op grond van onderzoeken was het echter stilaan duidelijk geworden, dat meer moest worden gedaan. Er werd dan ook gedacht aan quota of vangstbeperkingen en gezien de ernstige toestand, kwam de haring eerst aan bod. Tong en schol zouden de tweede aan de beurt komen en rondvis zou dan volgen.

HARING

Dat de visserij op haring in de Noordzee (incl. Skagerrak en Kattegat) de jongste jaren sterk is verminderd bewijzen onderstaande cijfers.

Jaren	Vangsten (in ton)	België (in ton)
1960	803.051	3.642
1965	1.506.905	776
1966	1.115.538	391
1967	1.047.343	410
1968	1.106.581	134
1969	719.354	468
1970	695.745	1.200
1971	648.318	681
1972	665.626	1.337

Als oorzaken van deze terugloop zijn te vermelden: het achterwege blijven van sterke jaarklassen en de te sterke bevissing van de stock, vnl. van de jonge haringstock (zg. industriële visserij).

De biologen hebben zich over deze cijfers gebogen en zij zijn tot de konklusie gekomen dat, om de haringstock te herstellen, een drastische vermindering van de vangsten noodzakelijk is. Er moest tot een totale toelaatbare vangst (TAC = Total Allowable Catch) worden gekomen en een verdelingssysteem per land. Te meer omdat gebleken was, dat een gesloten haringseizoen (van 1 februari tot 15 juni) als beschermingsmaatregel onvoldoende was.

Er werd uitgegaan van het feit, dat de biomassa van de adulte stock over een periode van vier jaar met 100% zou moeten kunnen aangroeien om de visserij terug op peil te brengen.

Aanvankelijk werd hiervoor een cijfer van 414.000 ton vooropgesteld, maar dit cijfer was niet haalbaar wanneer tot de verdeling onder de lid-staten werd overgegaan. Dit bleek duidelijk uit de besprekingen in de schoot van N.E.A.F.C. in december 1973 en maart 1974. Allerlei politieke, economische en sociale redenen zorgden er voor dat het cijfer en het principe niet kon behouden blijven.

Uiteindelijk werd toch een compromis bereikt met een cijfer van 494.000 ton waarvan maximum 107.000 ton jonge haring.

De verdeling zou als volgt zijn: België: 2.000 t; Denemarken (met Feroer): 210.000 t; Frankrijk: 18.000 t; West-Duitsland: 10.000 t; IJsland: 30.000 t; Nederland: 27.000 t; Noorwegen: 100.000 t; Polen: 10.000 t; Zweden: 43.000 t; Verenigd Koninkrijk: 18.000 t en USSR: 20.000 t. Voor Oost-Duitsland werd een quota van 6.000 t voorzien.

Deze regeling loopt van 1 juli 1974 tot 30 juni 1975.

Vermelden we volledigheidshalve, dat een vangstbeperking voor de

(vervolg blz. 2)

(vervolg van blz. 1)

haring uit de Ierse Zee reeds werd goedgekeurd. In totaal mag 32.000 ton haring worden gevangen in de periode van 1 april 1974 - 31 maart 1975. De verdeling is als volgt: Ierland: 18.000 t; Nederland: 7.000 t; Frankrijk: 5.000 t en andere landen: 2.000 t.

TONG en SCHOL

De toestand van de tong- en scholvisserij in de Noordzee is een ander probleem en voor ons land (samen met Nederland) van uitzonderlijke betekenis.

Vooreerst enkele cijfers:

Jaren	Vangsten (in milj. kg)
1963	26,2
1964	113,
1965	17,0
1966	31,8
1967	32,8
1968	29,4
1969	27,6
1970	19,7
1971	23,7
1972	21,0
1973	19,5

De jongste jaren zijn vangsten van tong in de Noordzee aan het verminderen. Een eerste oorzaak is het feit, dat geen bijzonder sterke jaarklassen meer zijn voorgekomen. In de tweede plaats is er de steeds stijgende visserijinspanning, vnl. van de kant van Nederland.

Ter bescherming van de tongstand werd door de biologen uitgezien om (a) een quoteringssysteem op te stellen, (b) de minimummaaswijdte van de netten te vergroten en (c) eventueel de kustwateren te sluiten.

Deze voorstellen kwamen ter bespreking te Bonn op de vergadering van N.E.A.F.C.

1. Het uitgangspunt voor een vangstbeperking in de Noordzee was een cijfer van 6.000 ton. Dit betekent een vermindering van de vangsten tot op een derde. Omwille van deze drastische vermindering en de er aan verbonden gevolgen voor de visserij in de landen-leden kon dit cijfer niet behouden blijven. Er werd veeleer gedacht aan een stabilisering van de gevangen hoeveelheid.

Anderzijds waren er de discussies over de verdeling onder de landen. Welke jaren moeten voor de verdeling worden genomen? Hoeveel moet men teruggaan? Welke rechten hebben de kustlanden?

Er is ook nog een ander probleem, nl. het feit dat de visserij kan verlegd worden naar andere tongstocks, zodra duidelijk wordt dat de Noordzee helemaal niet meer rendeert. Gedacht moet worden aan de Ierse Zee, het Bristol Kanaal en het Engels Kanaal. Er blijkt dat deze stocks optimaal bevestigd worden. Een groter visserij mag dan ook niet worden uitgeoefend om te beletten, dat deze gebieden in dezelfde toestand van overbevissing zouden geraken als in de Noordzee.

Ook voor deze gebieden werden vangstbeperkingen voorgesteld, maar zij konden evenmin worden aanvaard om dezelfde redenen als voor de tong in de Noordzee.

Tenslotte is er nog een derde aspect aan de tongvisserij in de Noordzee verbonden, nl. de vrees

voor een te sterke bevissing van de schol in de Noordzee, het Engels Kanaal, het Bristol Kanaal en de Ierse Zee. Ook voor deze visserijen kon geen akkoord worden bereikt. De redenen waren opnieuw dezelfde als voor de Noordzeetong.

2. De vergroting van de maaswijdte — tweede maatregel om de stock te beschermen — werd van de hand gewezen, omwille van de controlemoelijkheden en de economische gevolgen.

3. De sluiting van de kustwateren, die broed- en kweekplaatsen zijn, en ons inziens de meest efficiënte maatregel, heeft tot doel de kleine tong te sparen en de sterftegraad van de volwassen tong te verminderen.

Er werden voorstellen besproken gaande van een volledige sluiting (met uitzondering van kleiner schepen) tot een beperkte sluiting (voor bepaalde visserijen).

Uiteindelijk werd een ontwerp akkoord bereikt over een sluiting voor tong- en scholvisserijen voor groter schepen (meer dan 50 BT en 300 pk) in een zone van 12 mijl langs de kusten van België, Nederland, Duitsland en Denemarken. Dat wil zeggen, dat alle vaartuigen welke voorzien zijn van een motor groter dan 300 pk, zelfs als ze geen 50 Bruto Ton meten, in de 12 Mijlszone niet mogen vissen en ook dat vaartuigen vanaf 51 Bruto Ton, welke motor ze ook hebben, eveneens het vissen in territoriale wateren verboden zijn.

WAT NU ?

Voor tong en schol is er aldus nog geen volledige overeenstemming. Het is echter slechts een kwestie van tijd. De vertegenwoordigers van de landen-leden hebben de voorstellen meegenomen naar huis en zullen contact opnemen met hun overheid en de betrokken visserijmiddens.

We mogen er ons, naar onze informatie, aan verwachten, dat deze contacten ook in België eerstdaags zullen plaatsvinden. We zijn van mening dat deze problemen zo belangrijk zijn, dat onze bedrijfsmensen een ruime belangstelling voor deze contacten moeten tonen en niet zoals nu zo dikwijls het geval is: de boel maar laten draaien.

Want hier rijzen vragen — zoals ook voor de haring. Hoe zullen de quota op nationaal vlak worden verdeeld. Volgens welke sleutel? Volgens welke criteria? Wie zal voor de verdeling instaan en controleren? Welke wetgeving moet er worden uitgewerkt? Dit alles zijn vragen, welke van het grootste belang zijn.

P. VANDENBERGHE

ONZE
TELEFOONNUMMERS
TER DRUKKERIJ

zijn vanaf 19 juli
om 20.00 u.

(059) 70 77 13
(059) 70 77 14

(9851N—7609V)

TOCH 8 MILJOEN MEER-OPBRENGST IN JUNI 1974 IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

De totale opbrengst in de Oostendse vismijn bedroeg in de maand juni 1974, 50 milj. 470.728 fr. Dat is dan toch weer 8.118.204 fr. meer dan in dezelfde maand van 1973. Toen werd de aanvoer verkocht voor 42 milj. 352.524 fr.

De maand was gekenmerkt door de eenzijdigheid van de aanvoer van gul en kabeljauw door de spanvisseren. Juni was in feite de maand van de spanvisseren. Er kwamen verschillende spannen bij en hierdoor bleef een normale aanvoer van andere visgronden uit. Van die andere visgronden was het trouwens niet veel zaaks, weinig vis te vangen, vangsten die echter nog wel aan behoorlijke prijzen weggingen waardoor de schade kon beperkt worden. Een niet erg ruime aanvoer van IJsland en prijzen die voor deze soorten redelijk hoog bleven. Kabeljauw, gul en koolvis waren ook van deze visgrond de meest gebrachte soorten.

De aanvoer van tong is zoals verwacht, steeds verder teruggelopen, waar door de meeste weken in juni geen 10.000 kg bereikt werd. De prijzen waren redelijk wisselvallig met op het einde van de markt de hoogste noteringen zonder echter dat tong ooit goedkoop was.

Een paar Engelse vangsten ook op de markt tijdens de voorbije maand. De vangsten werden verkocht aan flinke prijzen waardoor de bereikte resultaten zeker bevredigend uitvielen en alleszins gunstiger waren dan indien die vangsten in Engeland waren verkocht. De Engelse markt lijkt aan onverzadiging te lijden waardoor vooral de gullen goedkoop werden.

Dank zij deze vreemde vaartuigen steeg de opbrengst van de verkoop van vreemde vis trouwens van 1.434.576 fr. naar 1.870.895 fr. Rog, kabeljauw en gul waren ook hier de meest gebrachte soorten.

Een opnieuw gestegen garnaal-opbrengst bereikte dit jaar in juni 1.940.225 fr. tegen 1.292.238 fr. verleden jaar. Het bedrag van de geschatte vis is kleiner geworden en viel terug naar 511.180 fr. tegen 533.360 fr. verleden jaar. Het bedrag van de deelvis op naam steeg van 150.250 fr. naar 268.000 fr.

Tenslotte steeg de opbrengst van de visverkoop van 38.942.100 fr. tot 45.880.418 fr.

NIEUWE TELEFOONNUMMERS

ONDERLINGE
VERZEKERINGS-
MAATSCHAPPIJ
„HULP IN NOOD”

vanaf 19 juli
om 20 u.

BURELEN:

(059) 70 16 89

Mw VALETTE:

(059) 70 62 60

ROLAND BILLIAU:

(059) 70 80 47

(9853N—7611V)

EEN MAAND VOORSPRONG OP 1973

1974 is reeds voor de helft voorbij. Voor de Oostendse vissershaven is dat eerste halfjaar zeker niet slecht verlopen. Er werd immers een meer-opbrengst bereikt van 47.810.596 fr. en dat is dan toch hetgeen in één maand bereikt wordt. Zodoende staan we na een half jaar in 1974 reeds met één maand opbrengst voor ten opzichte van 1973. Dit niettegenstaande een aanvoer die steeds achterop sukkelde. Juni was wat de aanvoer betreft zeker niet slechter dan verleden jaar, dit dan dank zij de spanvisseren die doorgaans voor ruime vangsten zorgden. In totaal bedroeg de opbrengst einde juni nu al 345.902.814 fr. Verleden jaar werd in dezelfde periode voor slechts 298.092.218 fr. vis verkocht. De opbrengst van vreemde vis was nochtans kleiner en verminderde van 8.708.551 fr. naar 3.842.944 fr. De waarde van de geschatte vis verminderde van 1.975.910 fr. tot 1.850.320 fr. terwijl de verkoop van deelvis op naam dit jaar reeds 1.454.125 fr. opbracht tegen 1.624.690 fr. in 1973. De visopbrengst steeg van 277.505.736 fr. naar 323.525.199

Nieuw vissersvaartuig voor Nieuwpoortse vloot

Volgende week zaterdag 20 juli te 14 u. wordt in de Nieuwpoortse vissershaven overgegaan tot de doopplechtigheid van de stalen treiler N.3 «Frederick - Patrick» die gebouwd werd voor rekening van de rederei pva Vens - Verleene uit Oostduinkerke. De h. Willy Declercq, minister van Financien, zal als peter fungeren. Mevrouw A. J. Florizoone - Van Doren heeft het meesterschap aanvaard.

DE ONGEVALLENWET VOOR DE ZEEVISSERIJ

- SCHANDELIJKE BENADELING VAN DE KUSTVISSERIJ BLIJFT VOORTDUREN
- HET IS NIET MET NOTA'S DAT DE VERTEGENWOORDIGERS DER REDERS HET ZULLEN HALEN

DE KWESTIE IN DE SENAAT

Het is onze lezers bekend dat gedurende meer dan 30 jaar de reders hun verzekering tegen arbeidsongevallen betaalden met een premie geheven op de bruto-opbrengst. Alhoewel de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij een te gering aantal verzekerde vissers kende om leefbaar te zijn, toch was dit stelsel veel beter dan dat sedert 1 januari 1972 in voege gebracht, dat nu vooral de kustvisserij treft.

Vroeger betaalde men een percent op de bruto-opbrengst.

Inzake ongevallenpremie is het veel gezonder en redelijker, daar ongevallen veel meer voorkomen tengevolge van een grotere vangst, vissen bij slecht weer en op verre afstanden van de kust, enz... De kustvissers blijven bij slecht weder binnen, de anderen zijn veelal op zee, al dient gezegd dat de ongevallen veel verminderd zijn, dank zij het perfectioneren van de bouw en de uitrusting der schepen. Die daarenboven tegenslag had op zee inzake vangst of schade, betaalde slechts volgens zijn opbrengst.

Sedert 1 januari 1972 moet elkeen betalen volgens het aantal dagen dat de visser gemonsterd is en we begrijpen nu nog niet waarom de vertegenwoordigers van de Rederscentrale de kwestie met zoveel gebrek aan doorzicht hebben behandeld en van het principe van afhouding volgens de bruto-opbrengst zijn afgeweken. Uit documenten en inlichtingen in ons bezit, blijkt dat sommige reders en in het bijzonder de groten, meenden teveel te moeten betalen en zich weinig bekommerden om wat de gevolgen waren van een wijziging van het stelsel.

Gedurende 24 jaar griffierschap van die Kas, hebben we steeds het groot voordeel van het vroeger stelsel ondervonden en de afhoudingen waren voor elkeen in verhouding tot de bruto-opbrengsten, dus naargelang de risico's.

Sedert 1 januari 1972 geniet de Ongevallenkas niet alleen meer van een zelfstandig regime, waar de Staat voor de tekorten, voorschotten verleende, maar werd de Ongevallenkas voor vissers overgeschakeld naar het Fonds voor Arbeidsongevallen, onder toezicht van het Ministerie van Sociale Voorzorg. De premies worden nu berekend, en dit naar het schijnt op voorstel destijds van de vertegenwoordigers van de reders, op de gemonsterde dagen en niet meer op de bruto-opbrengst.

In de grote- en middenslagvisserij monstert men bij het in de haven blijven af. In de kust- en garnaalvisserij, niettegenstaande men niet uitvaart, monstert men NIET af, omdat de weersomstandigheden hier de grootste faktor van het al

of niet in zee gaan uitmaken en 's avonds om 9 uur vertrokken, men 's morgens om 8 uur de haven aan- doet. Daarenboven wordt er de zaterdag en zondag nog zelden uitgevaren.

Bij de grote- en middenslagvisserij is men 24 op 24 uur op zee, dus al die tijd aan ongevallen blootgesteld. 't zij bij het vissen, 't zij door de werkzaamheden aan boord van het schip

DE ADMINISTRatieve SLEUR

Men zal verwonderd zijn dat de syndikaten zich in dit debat ten voordele van de kleine reders niet gemengd hebben. Het antwoord is niet ver te zoeken: de betaling der premies komt van de eigenaar-reder en niet van de werknemer. Het kan hen dus niet schelen op welke wijze die premie moet betaald worden.

Wat de reders betreft, is het een feit dat door de beheerraad van de Rederscentrale te weinig aandacht aan deze zaak werd besteed en er slechts een paar mensen totaal tegen het nieuw stelsel gekant waren, tot dat de algehele verontwaardiging bij de kustvisserij losbrak, maar helaas, te laat.

We hadden bij ondervinding van 24 jaar griffierschap vastgesteld dat het vroeger stelsel het meest logische en rechtvaardige was.

Zij die grote opbrengsten boekten hadden lang in zee gebleven of groter risico's opgelopen bij de vangsten, het gutten, het bergen van vis.

Die slechts enkele uren per dag in zee was en dan nog bij goed weder, liep minder risico gekwetst te worden. Toen men in de Rederscentrale tenslotte besefte welke ver-gissing men begaan had en hoe onrechtvaardig het stelsel was gebleken, volstond het niet nu en dan eens een briefje te schrijven.

Veel krachtadiger en dank zij persoonlijke en politieke invloeden, had hoeven opgetreden te worden. Daarbij kwam dat de achtereenvolgende wijzigingen in twee jaar van de ministeriele kabinetten, ook vertraging bijbrachten. Want na minister Depaepé, die de wet in voege bracht, kregen we nog twee

andere ministeriele kabinetten en nu weer Minister Depaepé, die na de interpellatie van Senator Mommerency van Nieuwpoort en van volksvertegenwoordiger Dr. Claeys hopelijk het monsterachtige van de wet zal inzien.

De visserij is immers een klein bedrijf waarin slechts een 10 duizend mensen hun brood verdienen, geen landbouw- noch oliebedrijf.

Daarenboven schijnen én Rederscentrale én Unie der Reders weinig haast te hebben om hun vakbroeders uit de kustvisserij uit het slop te helpen. Voor de groten zal het verschil in premie immers gering zijn. In een ander rubriek geven we de tussenkomst van Senator Mommerency weer. Ze is gegrond en oordeelkundig opgevat en is een vingervijzing temeer voor degenen die menen dat het voldoende is in een beheerraad te zetelen om er nota's naar een administratie en ministers te zenden.

Minister Depaepé heeft de senator een grondig onderzoek beloofd. We hopen dat dit geen gewone administratieve cliché zal zijn want het is onder zijn beheer en dank zij zijn administratie dat die wijziging op 1 januari 1972 in voege kwam. Voor zover het ons bekend is, heeft zijn administratie waar de verantwoordelijke ambtenaar meer in ver- lof of afwezig schijnt te zijn, zeer veel tijd nodig om die schromelijke en schandelijke toestand te doen ophouden, want het gaat hier om den brode van kleine kustvissers- reders, die meestal ter garnaalvisserij uitvaren en hier op een on- gelijke wijze onderhevig zijn aan een ongevallenwet welke inzake bij- drage voor elkeen op dezelfde basis zou moeten toegepast worden.

Daarmede stellen we eens temeer vast, hoe weinig ambtelijke belang- stelling er van uit bepaalde departementen gaat naar die visserij, waar in de ons omringende landen, niets onverlet gelaten wordt om de visserij te helpen in al haar sociale en economische belangen. We stellen ook vast hoe zwak, laks en weinig invloedrijk de adminis- tratie van de reders is, wat zeker in de huidige conjunctuur zeer na- delig is voor het ganse bedrijf en nu nog meer sedert er een splitsing is.

GOEDE INTERPELLATIE IN DE SENAAT VAAG ANTWOORD VAN DE MINISTER

Door senator Mommerency werd vorige week in de Senaat omtrent deze wet, die voor de kustvisserij dramatische vormen aanneemt, ge- interpelleerd.

Deze interpellatie luidt:

Mijnheer de Minister,

Het is u niet onbekend met welke grote moeilijkheden onze zee- visserij voor het ogenblik te kam- pen heeft en dan inzonder de klein- visserij gevestigd te Nieuwpoort- Oostende en Zeebrugge.

Op heden had ik zeer graag toelichting en ophelderingen bekomen betreffende het Fonds voor Arbeids-

ongevallen:

Krachtens de (nieuwe) Arbeids- ongevallenwet van 10 april 1971, in voege sedert 1 januari 1972 en van de desbetreffende uitvoeringsbe- sluiten, zijn de reders ter zeevisse- rij verplicht hun opvarenden te verzekeren bij het Fonds voor Ar- beidsongevallen.

Er zijn bij de uitvoering van de nieuwe regeling ernstige problemen gerezen in hoofdzaak voortsprui- tend uit het specifieke karakter van de zeevisserijsector waarmede door de wetgever geen rekening ge- houden werd.

In toepassing van het K.B. van 28 december 1971 (B.S. 31 decem- ber 1971) dat een uitvoeringsbesluit is van eerder genoemde wet, zijn de reders ter zeevisserij verplicht een ongevallenverzekeringspremie te be- talen PER AANGEMONSTERDE DAG.

Een categorie van reders, al deze die de kleine vissersvaartuigen uit- baten, wordt door deze regeling voor een zeer ernstig financieel pro- bleem geplaatst. Immers betekent deze bijdrageregeling voor deze ka- tegorie de verplichting tot het be- talen van een ongevallenpremie voor 365 dagen op 365, waar in de praktijk desbetreffende vissersvaar- tuigen nog niet de helft van het jaar op zee zijn (gemiddeld 120 da- gen).

Dit laatste komt omdat het wer- kelijk aantal zeedagen voor kleine schepjes afhankelijk is van de weersomstandigheden: ongeval van slecht weer, storm enz., wordt er immers niet uitgevaren.

Met deze speciale omstandig- heden houdt het Waterschouwsambt dan ook rekening inzake aan- en afmonstering en is voor deze ka- tegorie vaartuigen een uitzondering gemaakt: andere categorieën vaar- tuigen zijn gehouden telkens hun bemanning af te monstren wan- neer om een of andere reden de reis niet kan doorgaan; de kleine vaartuigen moeten dit NIET doen en hun bemanning wordt be- schouwd als zijnde aangemonsterd voor een gans jaar, dus voor 365 dagen. Ook de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling aanvaardt dit en een visser van bedoelde kate- gorie vaartuigen die niet is kunnen uitvaren, mag gaan stempelen on- danks het feit dat hij aangemon- sterd blijft.

Het is dan ook duidelijk, dat de reders van deze vaartuigen voor hun bemanning krachtens de nieu- we regeling inzake premielast een ongevallenpremie moeten betalen voor 365 dagen niettegenstaande het aantal vaartdagen — dus het aantal risicodragende dagen — veel lager ligt. Dit heeft tot gevolg dat de ongevallenpremie voor deze men- sen enorm hoog ligt en in vele ge- vallen 3 à 4 maal hoger dan de ongevallenpremie die voorheen be- taald diende te worden en waar-

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

bij onmiddellijk dient opgemerkt dat TOEN REEDS de ongevallenpremie in de zeevisserijsector veel hoger lag, dan deze die aan de wal worden betaald voor de meest gevaarlijke beroepen.

Bovendien is deze abnormaal en economisch noch sociaal verantwoord hoge premie des te meer onrechtvaardig, omdat precies deze categorie vissersvaartuigen worden getroffen waarop het aantal ongevallen het laagst is en amper 0,4 pct bedraagt van het totaal aantal verzeerden daar waar het overeenkomstig procent in de andere categorieën varieert van 12,5 tot 53,3 pct.

Een eventuele bewering als zou het aantal ongevallen in betreffende categorie het meest op de «weg van en naar het werk» voorkomen gaat al evenmin op vermits het aantal ongevallen op deze plaats van gebeuren amper 2,7 pct van het totaal aantal ongevallen bedraagt, daar waar dit aantal op zee en aan boord 89,3 pct vertegenwoordigt.

Teneinde te voorkomen dat een arbeidsongevallenpremie moet worden betaald voor dagen waarop geen risico bestaat en/of dit risico tot een minimum is herleid, enerzijds, en er anderzijds naar streeft dat de premielast rechtvaardig en zoveel mogelijk evenwichtig over alle reders wordt verspreid in functie van het werkelijk aantal risicodragende dagen, heeft het Technisch Comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen, Dienst Zeevisserij, in zitting van 21 september 1973 het voorstel van de REDERS-CENTRALE, Beroepsvereniging der Belgische Reders ter Zeevisserij, om de werkelijke vaartdagen in plaats van de gemonsterde dagen in aanmerking te nemen voor het berekenen van de ongevallen-verzekeringspremie en dit werkelijk aantal vaartdagen te verhogen met 1/5 van het aantal aangemonsterde niet-vaartdagen voor de zg. risicodragende niet-zeedagen, gunstig geadviseerd en overgemaakt aan het Beheerscomité van het Fonds voor Arbeidsongevallen.

Tot op heden heeft het Beheerscomité hierop evenwel nog niet gereageerd !

Gezien de hoogdringendheid en het sociaal-economisch karakter van het probleem, durf ik U vragen, Mijnheer de Minister, opdat onverwijld het nodige wordt gedaan teneinde zonder verder tijdverlies een oplossing aan het gestelde te geven in de zin zoals geadviseerd door voornoemd Technisch Comité.

Totdaar deze interpellatie.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Het lijkt inderdaad niet redelijk dat bedoelde ongevallenpremie berekend wordt op 365 dagen. Dergelijke regeling plaatst de reders van kleine vissersvaartuigen voor een zwaar financieel probleem. Bovendien hebben kleine vissersvaartuigen minder vaartdagen per jaar dan grotere, waardoor het ongevallenrisico groter is. De door de heer Mommerency voorgestelde regeling zou een billijke oplossing kunnen zijn, maar een dergelijke premieberekening zal een financiële weerslag hebben op de inkomsten van het Fonds voor Arbeidsongevallen. Omdat dit fonds ertoe gehouden is de arbeidsongevallen te vergoeden die deze categorie van zeevlieden overkomen, zou dit fonds binnen afzienbare tijd genoodzaakt zijn de premievoeten te verhogen.

Het probleem is dus niet zo een-

voudig. Ik heb het beheerscomité van het fonds voor arbeidsongevallen uitgenodigd deze aangelegenheid in haar geheel te onderzoeken. Ik zal niet nalaten het resultaat van dit onderzoek mee te delen en desgevallend de nodige wijzigingen door te voeren.

ONVERANTWOORDELIJK GEDOE !

Het spijt ons minister Depaepe te moeten doen opmerken dat zijn diensten nu pas na twee jaar beseffen welk onrecht KLEINE mensen is geschied.

Men moet werkelijk geen verantwoordelijkheidszinnig hebben om niet te weten dat de garnaalvissers geen 365 dagen per jaar kunnen in zee gaan en dat 150 dagen al zeer veel is. Als minister van Arbeid en Sociale Voorzorg moet u niet veel kennen van een sociaal departement om niet te weten dat de kustvissers, niettegenstaande ze gemonsterd zijn, maar niet kunnen uitvaren, mogen gaan stempelen en dus niet gaan varen. En is het omdat er daardoor een minder inkomen in die Kas zal tot stand komen, dat de kleine kustvisserreders TEN ONRECHTE het gelag zou moeten betalen ? Waarom werd de zeevisserij in het algemeen kader van de arbeidsongevallenwet niet opgenomen ? Men moet toch weten dat met 1600 à 2000 vissers zo'n kas nooit met boni kan uitgebaat worden omdat het getal aangesloten tenen te klein is, hoe klein ook het getal ongevallen. Een paar dodelijke ongevallen in een jaar is voldoende.

Het is sedert 1930 dat die kas niet leefbaar is, tenzij er 20 en meer duizenden bij aangesloten zijn.

Het is reeds twee jaar dat BRAVE vertegenwoordigers van het bedrijf op dit alles gewezen hebben. EN NU NOG MOETEN UW DIENSTEN DE ZAAK ONDERZOEKEN ! ! !

Wij zijn misschien volgens U wat kras, Mijnheer de Minister, maar wil ook onderzoeken waarom deze diensten twee jaar nodig hebben om de logica te onderzoeken. Of behoort onze administratie van Arbeid en Sociale Voorzorg tot deze van de onderontwikkelde landen wanneer het gaat om werkgevers en in het geval dat ons bezighoudt, werkgevers-sjuowers, die 's nachts op zee moeten zwalpen met hun bemanning om dan nog uitgezogen te worden dank zij een ONVERANTWOORDE administratie, die er wel vlug bij is als het er om gaat aan de grillen van de syndikaten te voldoen, zonder de werkgevers te raadplegen of hun grieven te onderzoeken.

Moeten onze mensen misschien enkele cinemastreken uithalen om deze administratie te doen beseffen welk onrecht hen wordt aangedaan of om de laktheid ervan in het licht van de werkelijke toestand te stellen ?

Mijnheer de Minister ! De wet kwam onder uw beleid tot stand. Na twee jaar klachten en ZELFS HET FEIT DAT HET BEHEERS-COMITE VAN DE KAS WEIGERT NOG TE ZETELEN, geeft gij als laks antwoord dat het geheel zal onderzocht worden.

Triestiger antwoord kunnen wij niet lezen van een minister, die beweert de arbeidende klasse te vertegenwoordigen en ondertussen kleine garnaalvissers laat ruineren door zijn onverantwoorde administratie !

P. VANDENBERGHE

PRAKTISEREN

VRIENDEN

Olie en vis zullen er hun best moeten voor doen overeen te komen. In een raadgevende commissie wordt in het leven geroepen zodat de Noordzee in vrede kan gedeeld worden tussen de zeevisserij en de olieboorders. In deze organisatie zullen vanzelfsprekend vertegenwoordigers van beide nijverheden zetelen samen met de afgevaardigden van de betrokken regeringsdepartementen inbegrepen het departement voor Energie (Engeland).

Totnogtoe ontstonden geen ernstige vraagstukken maar er is wel wat te doen tussen reders en schippers, wat er zal te doen staan, wanneer een honderdtal platforms en boortorens zullen opgesteld staan rondom de visgrond evenals de leidingen om de olie naar de wal te brengen ?

De Schotse treilersvereniging is in dit opzicht zeer bedrijvig geweest en heeft aangedrongen om informatie te verkrijgen voor wat de opgang van de olie in de Noordzee zal worden en welke compensatie zij zullen kunnen verwachten voor beschadigd vistuig, of zelfs gekapt, na hapering met onderwaterinstallaties.

Het Schotse departement voor visserij en landbouw is daarmee zeer bedrijvig geweest en een bepaalde vooruitgang werd geboekt. Tot dusver worden alleen maar twee klachten ontvangen en geen verlies van vistuig werd gemeld.

Er is evenwel weinig toegeving terzake men is er van overtuigd, dat de olieontginning nog in een zeer vroeg stadium is en dat er maatregelen zullen moeten genomen worden om de vissers te beschermen. De Schotse treilersfederatie verlangt een compensatieschema en reeds werd te verzocht verder uit te wijden over de gevaren die het beroep bedreigden en in de toekomst nadelig zullen zijn, eveneens hoe het schema zou moeten werken. Een ander moeilijkheid is dat de zeebodem doorheen de jaren met wrakken is bezaaid, afval en allerhande en het zou wel eens moeilijk kunnen worden om te bepalen wie er wel schuldig kan zijn voor het verlies van tuig, de oliemaatschappijen of anderen !

Er is evenwel reeds een stelsel in voege getreden waarbij de verliezers van werktuigen en andere dingen uit de olieboringen, dit verlies melde aan het departement van handel en nijverheid evenals de verplaatsing van boormateriaal naar andere plaatsen. Deze inlichtingen worden aan de vissers overgemaakt door de visserijofficier van de plaats.

Voor het ogenblik is er maar een enkele pijpleiding in aanleg — van het Fortiesveld naar Crudenbaai bij Petershead. De B.P. maatschappij die eigenaar is van deze werken, heeft de zeevisserijnijverheid uitgenodigd haar waardevolle inlichtingen te verstrekken gezien hun lange ervaring op de pijplijnroute.

Er zouden uiteindelijk zes of meer pijplijnen naar Noord Schotland, Orkney en Schetland kunnen leiden maar geen enkele zal kunnen worden aangelegd, zonder voorafgaande raadplegingen met de verschillende regeringsdepartementen. Het is trouwens de wens van de Britse regering dat er over dergelijke zaken een maximum van samenwerking zou bestaan tussen olie en visserijbelangen.

Thans moeten vissersvaartuigen tenminste een halve kilometer verwijderd blijven van de boringswerkzaamheden. Daar hebben de schippers geen enkel ernstig bezwaar tegen. Zij blijven integendeel liever verward van de installatie want ze hebben er helemaal niks aan als hun vistuig in het boordmateriaal verward zou geraken. Hun grote schrik is voor het beschadigen van de pijplijn met de visplanken, want... wie zou deze schade betalen ? Bij deze werkzaamheden zijn de kosten zodanig hoog, dat een enkele eis voor schadevergoeding van een oliemaatschappij aan een rederij deze meteen bankroet zou maken, bijzonderlijk indien de pijp in werking is en massale bezoedeling zou moeten worden te keer gegaan. Dit is een zaak waarvoor de reders uit Engeland en elders sterke wettelijke leiding voor vragen.

TE KOOP :

Stalen VISSERSVAARTUIG in zeer goede staat

Bouwjaar 1960.
Voorzien van motor Bolnes 6 NL (nieuw type) —
bouwjaar 1968 — vermogen 420 PK — bruto-tonnemaat 99,80 ton.

Z.w. :

CALCOEN ARTHUR
Kaaistraat, 9, Nieuwpoort — Tel. (058) 230.22

(7603V)

DE ZEERECHTKONFERENTIE TE CARACAS

DE TERRITORIALE TWAALFMIJLENGRENS EN DE 200 MIJLEN EKONOMISCHE ZONE

Uit de voorbereidende besprekingen en uit zekere gekende standpunten van voornamelijk oeverlanden, blijkt dat er voldoende wil aanwezig is om tot de territoriale twaalfmijlengrens te komen en tot het aanvaarden van een economische zone van 200 mijl diep.

Dit zou inderdaad de algemene strekking zijn van de confererende landen niettegenstaande een eerste week van vergaderen slechts gewijd was aan procedurekwesties waarbij de manier van stemmen het hoofdpunt werd. Om een reglement internationaal bindend te maken, dient er een meerderheid van twee derden der aanwezige leden bekomen te worden en moet deze meerderheid terzelfdertijd meer dan de helft van de 148 participerende naties bedragen, met andere woorden: minstens 75 stemmen bedragen.

DE TWAALFMIJLENGRENS

Niettegenstaande men nog maar pas aan de eigenlijke werkzaamheden van de conferentie begonnen is, waarvoor men een ganse zomer voorziet, en niettegenstaande er nog geen enkele beslissing genomen is met betrekking tot het bepalen van de zones, blijkt er toch een zekere algemene geestesgesteldheid te bestaan om tot een twaalfmijlengrenszone te komen waarin het oeverland over de volledige soevereine rechten zal beschikken. Tot deze soevereine rechten behoort in de eerste plaats het visrecht, zodat men praktisch met zekerheid kan zeggen dat één der resultaten van de limieten tot 12 mijl zal inhouden ook voor die oeverlanden die het tot nog toe nog maar tot 3 of 6 mijl brachten. Zelfs de Verenigde Staten die sinds de Secessie-oorlog de driemijlengrens bewaard hebben, schijnen deze twaalf mijlen te aanvaarden. Landen zoals Brazilië en Argentinië, die vroeger reeds de volledige soevereine rechten over een

200 mijlzone opgeëist en geproklameerd hadden, zouden in dit verband bereid zijn hun standpunt te herzien vooral met de even goed aanwezige bereidheid van een spe-200 mijl.

VOOR DE EKONOMISCHE 200 MIJL OEVERZONE

Gepaard gaande met de 12 mijlen grenszone blijkt het, dat de meeste participerende naties gewonnen zijn voor het aanvaarden van een 200 mijlzone waarin het oeverland over bijzondere preferentiële rechten zou beschikken met betrekking tot de uitbating van de zee- en bodemrijdommen. Zelfs Rusland zou dit standpunt aanvaarden om de vele landen ter wille te zijn en dit niettegenstaande zijn uitgebreide visserijvloot hierdoor ook wel enigszins aan een bijzondere reglementering zal onderworpen worden. Wat de Verenigde Staten betreft, gaan deze akkoord met het principe van een diepe economische zone zonder nochtans een cijfer vooropgezet te hebben. Over de juiste diepte van deze zone wensen zij eerst nog even te praten. Het is inderdaad zo, dat de grote multinationale maatschappijen die zich in het bijzonder met olieprospecties en olie-uitbatingen in de kontinentale plateau's bezig houden, voornamelijk in de 200 mijlen grenszone gelegen, hun zetel in de Verenigde Staten hebben. Het is dus duidelijk dat dit land verplicht zal zijn met de belangen van deze multinationals rekening te houden. Het is juist daarom, dat we nog heel wat discussies en palabers voorzien vooral wat betreft de bijzondere rechten van de oeverlanden over deze economische zone. Hier kunnen de Verenigde Staten heel wat onverwachte steun krijgen van landen die over geen zee-grens beschikken en die toch menen deelrechten te kunnen laten gelden in de exploitatie van de zee- en bodemrijdommen in deze speciale 200 mijlzone. Deze zaak is zelfs zo kompleks, dat men vreest dat de paar maanden conferentie van Caracas niet voldoende zullen zijn om tot een eindoplossing te komen. Volgens een suggestie van sommige landen die aan een oeverland grenzen zonder zelf over een zee-grens te beschikken, zouden deze eveneens rechten laten gelden en wensen betrokken te worden in de uitbating van de bodemrijdommen waarbij hier natuurlijk in de eerste plaats aan petroleumwinning gedacht wordt. Melden we nog dat de oeverlanden het internationaal zee-verkeer niet zouden mogen hinderen in de 200 mijlzone.

DE INTERNATIONALE WATEREN

De wateren gelegen buiten de 2 voornoemde zones zouden aangezien worden als internationale wateren waar geen enkel land enig speciaal recht zou kunnen uitoefenen. Een speciale zitting zal voorbehouden worden om over deze wateren tot een regeling te komen, terwijl een internationale overheid met bijzondere bevoegdheden hierover zal aan-

gesteld worden. Nu reeds heeft „Jamaica”, hierin gesteund door de landen van Zuid-Amerika, verzocht om als zetel erkend te worden voor deze internationale autoriteit.

BESLUIT

Niettegenstaande nog geen enkel beslissing te Caracas getroffen werd en geen enkel resultaat kon kenbaar gemaakt worden, mag praktisch de hierbovengaanse indeling in een twaalfmijlzone, een economische bijkomende zone van 188 mijl en een zone van internationale wateren reeds als aangenomen aanzien worden, omdat er onder de participerende naties hierover een algemeen akkoord bestaat. De speciale rechten die aan ieder van deze zones zullen toegemeten worden zullen echter zeker nog aanleiding geven tot eindeloze discussies en mara-

thonzittingen zodanig zelf, dat we overtuigd zijn dat één zomer te Caracas niet zal volstaan en dat heel wat commissies en sub-commissies zullen aangewezen worden om hieromtrent tot een oplossing te trachten te geraken. Ook de duizenden vertegenwoordigers van de 148 deelnemende landen zijn hiervan overtuigd en daarom ook is de voortzetting van de conferentie van Caracas voor het volgend jaar te Wenen reeds door velen aanvaard. Het zal reeds heel wat betekenen, dat de conferentie van Caracas, de grote lijnen kan medegeven voor een volgende conferentie en zelfs dit zouden we reeds als geslaagd mogen aanzien.

Wat nu de visserij betreft, is de inwendige reglementering van de twee zones van bijzonder belang en daar hebben we tot nog toe nog altijd het wachten op.

NEVENVERSCIJNSELEN VAN DE KONFERENTIE VAN CARACAS

Men loopt in verscheidene landen en op verscheidene plaatsen de resultaten van de zeerechtconferentie vooruit en dan in eng-nationalistische zin. Canada die over kolossale uitgebreide zee-grenzen beschikt, steunt natuurlijk het voorstel voor een volledige jurisdictie van de oeverstaten op een economische zeezone van 200 mijl diep. Ook India, Jamaica, Bangla-Desh, Madagascar, Columbia, Bolivië, Mauritius, Tonga en anderen steunen dit ontwerp. Het is duidelijk dat het vooral de uitgestrekte oeverlanden zijn die dit ontwerp steunen. Maar ook in Zuid-Frankrijk, meer speciaal in Baskenland, wensen de vissers een 12 mijlzone met het visrecht in eksklusiviteit aan de lokale visserij. Voor hen heet het de bescherming van de aanwezige visstand tegen de ongebreidelde buitenlandse visserijroof maar het zal wel in de eerste plaats het eigenbelang zijn dat primeert.

Ook één van de voornaamste argumenten van IJsland voor de uitbreiding tot 50 mijl was het beschermen van de visstand, terwijl het in feite vooral ging om deze visrijke wateren voor eiger gewin

uit te baten.

De vermenigvuldiging van de IJslandse vloot liet in dit verband geen twijfel over evenals de ongekende controle en ongebreidelde lokale visserij.

Het eigenbelang van de Basken komt duidelijk tot uiting doordat ze de Spaanse vissers kwijt wensen uit een 12-mijlzone. Het zijn vooral de visserijmiddens van St-Jean-de-Luz die hierop aandringen. Als alle andere landen nu op hun beurt eng-nationalistisch denken met daarbij in grote landen die over lange zee-grenzen beschikken, terzelfdertijd nog eng-lokaal met Baskenland, Bretagne, Normandier, enz. bv. voor nog een aparte regeling naargelang het lokaal karakter van de visserij, van de streek en van de bevolking, dan mogen we gerust een kruis maken over een internationale regeling in de zin zoals men zich het wenst voor te stellen te Caracas. Als de Franse hoogzeevloot belangen wenst waar te maken in verre oceanen en in betrekkelijke nabijheid van sommige oeverlanden, dan moet men in Frankrijk ook internationaal denken en niet eng-nationaal, noch minder eng-lokaal.

DE FRANSE ONGERUSTHEID IN VERBAND MET DE RESULTATEN VAN DE INTERNATIONALE ZEERECHTKONFERENTIE

mag ook België delen.

Het belang der Visserij:

De voorzitter van het centraal comité voor de visvangst wees de vertegenwoordiger van de Franse regering op het groot belang dat

(Vervolg blz. 6)

NIEUWE TELEFOONNUMMERS

BIJ S.C.A.P.
vanaf 19 juli
om 20 u.

MAGAZIJN EN
HOOFDBUREAU:

(059) 70 29 51

WERKHUIS MEKANIEK:
(059) 70 87 79

WERKHUIS ELEKTRICITEIT:
(059) 70 87 79

WERKHUIS VLOTTEN:
(059) 70 87 79

(9852N—7610V)

(Vervolg van blz. 5)

de visserij voor het land betekent. In Frankrijk zijn er voor het ogenblik 35.000 vissers en volgens een studie ondernomen in Denemarken zou er voor ieder varende visser 7 werknemers te land gebezigd worden met inbegrip van het lossen, de verwerkte nijverheid, de verkoopdiensten, bevoorradings enz..... Aldus zou de belangrijkheid van de visserij met 7 dienen vermenigvuldigd worden op gebied van de tewerkstelling.

In cijfers uitgedrukt is deze belangrijkheid voor Frankrijk 570.000 ton vis, week- en schaaldieren die een waarde vertegenwoordigen van 13 miljard Belgische frank. Met de nevenprodukten als schelpkultuur en de zee-algen komt men ten slotte op 16 miljard Belgische frank. De belangrijkheid van de visserijprodukten kan nog aanzienlijk worden uitgebreid, meent de voorzitter, gezien nog voor meer dan 7 miljard Belgische franken ingevoerd wordt. Het is dus in het belang van Frankrijk, meende deze zegsman, dat de visserij zou dienen uitgebreid te worden vooral dan ook in deze optiek dat de F.A.O. voorziet dat het aanbod van voedingsmiddelen in de eerste tien jaren nog altijd niet zal kunnen voldoen aan de vraag. Men verwacht dan ook dat de visserijprijzen nog zullen stijgen in de komende periode. Men zou dus vooral de modernisatie van de visserij schepen moeten aktiveren omdat deze kompetief zou kunnen blijven met deze van de omringende landen en om de nationale visserij toe te laten nieuwe visgronden te bereiken en vooral om deze visgronden voor de Franse vissers te vrijwaren of minstens toegankelijk te houden in verband met de besluiten van de konferentie van Caracas.

De besluiten van Caracas met betrekking tot de visserij:

We hebben zelf reeds in België op de onverschilligheid gewezen van onze visserijmiddelen en van de organisaties die inze vissers vertegenwoordigen evenals van onze regering ten overstaan van de besluiten die zouden kunnen genomen worden te Caracas met betrekking tot een regeling der visserijgrenzen. In Frankrijk wees de woordvoerder van de reders, de heer Jacques Huret, met stijgende ongerustheid op de immer voortschrijdende ontakeling van de vrijheid van de zee, waarbij hij het hier in de eerste plaats had over het willekeurig uitbreiden der nationale visserijgrenzen door sommige landen en de moeilijkheden die de traditionele visserijmiddelen voortdurend in de weg gelegd worden zodat deze hun vangstmogelijkheden voortdurend zien verkleinen.

Ondertussen vernemen we dat Rusland te Caracas een voorstel zou ingediend hebben de 200 mijlszone voorstaand. Afwachten is de boodschap.

Volgens de voorzitter van de Franse reders zijn de voorbereidende werkzaamheden van Caracas niet van aard om de visserij gerust te stellen vooral gezien de openbare besturen zo ontstellend afwachtend zijn in dit domein! Volgens de heer Huret heerst er dus ook in Frankrijk bij de overheidsdiensten een soort gelatenheid die zich best weergeeft in „de soep zal tenslotte niet zo heet gegeten worden als ze opgediend wordt”.

De heer Huret protesteerde hier heftig tegen dit soort defaultisme. Er wordt nu over onze toekomst beslist, de toekomst van onze vissers en van onze rederijen en van

de aanverwante industrie. Wat zal het morgen worden, wanneer de rijkdommen van de zee verboden zullen worden voor onze vissers zo de tendens van bepaalde oeverlanden zich doorzet en ekstravagante rechten toegekend worden aan sommige nationalen? In ieder geval, wat ook des beslissingen van Caracas worden met betrekking tot de visserij, zeker mag de traditionele visserij zich verwachten aan reglementen, drukkingen en dwang die zwaar zullen wegen op de voortbrengst en op het financieel evenwicht van de redrijen en aanverwante bedrijven, aldus spreker.

Het Franse standpunt:

Meer aanvaardbaar zou zijn, meent de heer Huret, dat de oeverlanden een bevoorrechte positie zouden krijgen zo bv. in verband met vangstkwoas en dat de traditionele visserijlanden eveneens een vangstkwoa zouden toegekend zien. Hierbij dacht de heer Huret vooral aan het Noorden van de Atlantische Oceaan en de Noordzee. Het is dezelfde methode die reeds toegepast wordt in het Noord-Westen van de Atlantische Oceaan, in de Barents-zee en rond de Faroe-eilanden. Het is deze weg die zou moeten gevolgd worden waarbij eveneens moet gedacht worden aan het instandhouden van de vissoorten.

Ook een ander woordvoerder, de heer Gruenaïs van de syndikaten toonde zich voorstander van dergelijke regeling, hierbij vooral betreurend dat de landen van de Europese Gemeenschap geen gelijklopend standpunt innemen.

Het standpunt van de Europese Gemeenschap:

Volgens de heer Gruenaïs zou er geen gemeenschap van standpunt zijn bij de E.G.G., noch onder de Europese landen. Engeland zou op haar beurt reeds neigen naar een 200 mijl grenszone in dewelke de visserijrechten zouden begrensd. Er wordt dan ook van de Franse regering gevraagd dat deze zou aandrigen bij de Europese partners om te beletten dat sommige landen door eenzijdige maatregelen uit te voordigen, aanleiding zouden geven tot konflikt-situaties en tot kleine oorlogen.

BRIEVENBUS

WANNEER EEN DEGELIJKE KONTROLE OP VIS IN WINKELS EN OP DE KAAI?

Mijnheer,

Wij lezen wekelijks de prijzen van vis en garnaal in de dag- en weekbladen en stellen niet alleen vast dat op sommige kraamtjes aan de kaal allerlei vissoorten van naam veranderen, maar dat ze daarenboven in sommige winkels en aan sommige kraamtjes uitzonderlijk duur zijn.

Zo betaalde ik voor twee tongen dieamper 700 gr. wogen vorige week 200 fr. Steenschol wordt voor tong verkocht en koolvis of leng voor kabeljauw aan prijzen van 80 fr. per kg.

Is er dan werkelijk geen politietoezicht van mensen die het vak kennen mogelijk om aan zo'n schandelijke toestanden een einde te stellen.

Een toerist

Regeringstussenkomst

Het bericht van het secretariaat van de R.C zegt om de gewoonte niet te verliezen, niets. Vrijdag kwam een vertegenwoordiger van het Ministerie van Landbouw uiteenzetten hoe het moet.

We laten hierna de onderrichtingen volgen welke gegeven werden en welke na tussenkomst van de heren Van Lul en De Roose aangevuld werden

De regering mag dus aan tuinders en visserij een steun verlenen tot het gedeeltelijk opvangen van de ingevolge de zware gasoilprijzen verhoogde uitbatingskosten.

Deze steun mag volgens de E.E.G.-kommissie maximum gedurende één jaar verleend worden. De regering echter heeft beslist deze tussenkomst te beperken tot 0,50 fr. per liter voor de duur van slechts 3 maanden.

Het ministerieel besluit dienaangaande moet nog verschijnen, maar we houden er toch aan nu reeds mede te delen wat we aan reglementering dienaangaande mogen verwachten.

- Er wordt een teruggave voorzien van 0,50 fr. per liter op alle gasoilaankopen gedurende de periode 1-4-74 tot 29-6-74 gedaan in Belgische havens.
- voor vissersvaartuigen die in het officieel belgisch scheepsregister vermeld staan en die een bewijs van deugdelijkheid bezitten.
- tot het bekomen van deze staatstussenkomst moet de reder een aanvraag indienen bij het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij te Oostende.
- deze aanvraag moet de facturen vermelden en de naam van de leverancier.
- en vergezeld zijn van een verklaring van de leverancier, vermeldend de datum van levering, het aantal liter, nummer van het doeanedokument, en datum van betaling (op niet betaalde gasoil wordt geen teruggave gegeven).

Er was voorgesteld dat de aanvrager én zijn gasoil zou betaald hebben én zijn aanvraag zou ingediend hebben vóór 31 juli 1974.

De heren Van Lul en De Roose vonden deze datumbeperking om tal van redenen onaanvaardbaar en hebben gevraagd dat de aanvrager voor beide verplichtingen tijd zou gelaten worden tot 31-12-74.

Er mag verwacht worden dat deze voorwaarden zullen aangenomen worden door de Minister.

De reders zullen van de visserijdienst de nodige documenten toegezonden krijgen, waarmee ze naar hun leverancier dienen te gaan, waarna ze alles aangetekend aan de Zeevisserijdienst moeten zenden

Tot daar de mededeling gedaan door de vertegenwoordiger van de minister van Landbouw, die dat uitstekend heeft in elkaar gestoken.

SCAP en Hand in Hand alsook OVA zullen de reders bij het invullen van hun formulier helpen. Alleen wordt de aandacht van de reders er op gevestigd, dat alleen betaalde facturen in aanmerking komen voor de teruggave van 0,50 fr. per liter tijdens de periode 1-4-74 tot 30-6-74 aangekocht. vkschyedutaaSndxsél

D. VERBEKE

- ★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- ★ ZANDSTRAALWERKEN
- ★ BEHANG EN BEVLOERING
- ★ KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4(Assebroek)

Tel. 380.61

(8884N- 7519V)

Berichten van de Rederscentrale

FONDS SLUITING BEDRIJVEN

TUSSENKOMST SENATOR J. VAN CANNEYT

Het «Fonds voor Sluiting van Bedrijven» kent aan de werknemers die ontslagen worden wegens sluiting van het bedrijf waarin ze werkzaam zijn, een schadeloosstelling toe.

De vergoeding die door het Fonds wordt toegekend verschilt naargelang de omstandigheden. Ze omvat enerzijds een vaste vergoeding per jaar anciënniteit en anderzijds de bedragen die ingeval van opzeg normaal door de werkgever verschuldigd zijn, maar die in gebreke is gebleven. In dit laatste geval betaalt het Fonds in plaats van de werkgever betreffende tegoeden.

Dit Fonds wordt natuurlijk gespijsd door bijdragen der werkgevers. Waar voorheen de reders hier niet onder vielen omdat enkel die werkgevers die meer dan 20 personen tewerkstellen een bijdrage verschuldigd waren, zij thans alle werkgevers, dus ook deze die minder dan 20 personen tewerkstellen, een bijdrage verschuldigd.

Van bij het verschijnen van deze wet heeft de Rederscentrale de wettelijke procedure ingezet om de reders te zien vrijstellen tot het betalen van deze bijdrage. Het is inderdaad zo dat het varend personeel en de vislossers niet van deze wet en derhalve ook niet van het Fonds kunnen genieten, zodat het niet opgaat dat hiervoor een bijdrage moet worden betaald.

De uitbatingskosten zijn al hoog genoeg, zonder dat nog bijkomende lasten waarvan niemand geniet, zomaar kunnen worden aanvaard.

De Rederscentrale heeft hier gelijk gehaald en de reders werden voor de toekomst vrijgesteld tot het betalen van de bijdrage die voorzien was krachtens de wet van 28 juni 1966.

Immers voor de jaren 1972 en 1973 werd een bijdrage geïnd, op grond van deze wet.

Voor 1974 echter zijn ook bijdragen verschuldigd aan het Fonds, maar dan krachtens een nieuwe wet, waarbij de opdracht van het Fonds verruimd wordt en bij dewelke bijkomende voordelen door het Fonds worden verschaft.

Dit heeft dus tot gevolg dat waar de reders vrijgesteld zijn krachtens de wet van 1966, dit niet het geval is voor de bijdrage verschuldigd krachtens laatstgenoemde wet.

Daarom zal de Rederscentrale thans een nieuwe procedure instellen om ook op dit stuk de reders te zien vrijgesteld worden.

Intussen werd ook langs parlementaire weg door Senator Jules Van Canneyt gewerkt en een schriftelijke vraag gericht tot de Minister van Tewerkstelling en Arbeid.

Bedoelde vraag luidt als volgt :

«Sinds 1972 (K.B. van 29 mei 1972) is dit Fonds ook van toepassing op ondernemingen die minder dan 20 werknemers tewerkstellen. Tot deze ondernemingen behoren ook de rederijen ter zeevisserij, zodat zij sinds 1972 de ieder jaar bij K.B. vastgestelde bijdrage voor dit Fonds dienen te betalen.

Bij de opstelling van deze wet werd echter geen rekening gehouden met de specifieke toestand van het zeevisserijbedrijf, waar de vissers en vislossers niet tewerkgesteld worden voor onbepaalde duur, maar aangeworven worden voor de duur van een zeereis of van een welbepaalde dagtaak. Deze werknemers kunnen bijgevolg nooit de vereiste anciënniteit hebben om te genieten van de voordelen van dit Fonds.

Anderzijds is het zo dat de uitbating van een vissersvaartuig niet kan worden vergeleken met een landelijke onderneming. Vooreerst is er de grote mobiliteit. Eenzelfde matroos maakt vandaag een reis mede op vaartuig X en de volgende reis op vaartuig Y. Dezelfde opmerking geldt voor de vislossers in dienst van de reders. Wanneer het vaartuig van rederij X aan de markt is, lost eenzelfde vislosser de vangst van dit vaartuig, om 's anderendaags de vangst van een ander vaartuig (lees andere reder-werkgever) te verwerken.

Dit heeft tot gevolg dat op de aangiften der verschillende reders steeds dezelfde namen voorkomen.

Voor één en dezelfde werknemer betalen aldus tientallen verschillende werkgevers in eenzelfde periode. Aldus werkt te Oostende het merendeel der vislossers gedurende één kwartaal bij 5 à 15 verschillende rederijen. Deze vislossers komen dus voor op de aangifte voor maatschappelijke zekerheid van al die verschillende reders, en daar waar er slechts een 90tal vislossers zijn, zou door het cumuleren van deze aangiften men tot een totaal van het tienvoudige komen. Dit betekent dat voor iedere vislosser tienmaal de bijdragen verschuldigd aan het fonds tot vergoeding van de door sluiting getroffen werknemers, zou moeten worden betaald.

Wat hiervoor gezegd werd van de vislossers in dienst van de reder, geldt eveneens voor het varend personeel.

Anderzijds is het de bedoeling van betreffend Fonds, de arbeiders te vergoeden in geval van sluiting van een onderneming. Dit is evenwel een beschermende maatregel die in de visserij totaal overbodig is. Gezien het tekort aan vissers betekent het uitscheiden van ieder vissersvaartuig een versoepeling van de spanning op de arbeidsmarkt en dient gezegd dat de vrijgekomen bemanning onmiddellijk kan aangemonsterd worden op andere vaartuigen. Ten bewijze waarvan wij U kunnen mededelen dat in

1971 een Koninklijk Besluit verscheen dat onder bepaalde voorwaarden 'n slooppremie toekent zonder dat een nieuwbouw moet worden gedaan, en dit om in een zo kort mogelijke tijd een gedeelte van de bemanning vrij te krijgen en beschikbaar te kunnen stellen van de andere vissersvaartuigen.

Ook hier geldt hetzelfde voor wat de vislossers in dienst van de reders aangaat.

Dit verzoek tot vrijstelling voor de reders ter zeevisserij werd bij het verschijnen van de wet van 1966 niet ingediend, omdat toen slechts die werkgevers een bijdrage aan het Fonds dienden te betalen die minstens 20 werknemers tewerkstelden en deze graad van tewerkstelling op vissersvaartuigen niet wordt bereikt.

Op 5 juli 1973 bracht onder nr. 420 de Nationale Arbeidsraad advies uit krachtens hetwelk vrijstelling van betaling van de bij artikel 15, eerste lid, van de wet van 28 juni 1966 voorziene werkgeversbijdrage beperkt diende te worden tot de werknemers die resorteren onder het Paritair Comité voor de Zeevisserij en die zijn tewerkgesteld in hoofde van een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur of voor een bepaald werk. Dit advies leidde tot het K.B. van 12 maart 1974 (Belgisch Staatsblad van 26 maart 1974), waarbij de vissers uitgesloten worden van de bepalingen van de wet van 1966 en de reders bijgevolg vrijgesteld worden van de betaling van de desbetreffende bijdrage, gezien de vissers en de vislossers voor een bepaalde duur zijn aangeworven en derhalve niet onder het Fonds vallen omdat, luidens artikel 4 van de wet van 28 juni 1966 de vergoeding ingeval van sluiting van ondernemingen verschuldigd is aan de werknemers die verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde duur.

De reders ter Zeevisserij en zij die vislossers tewerkstellen zijn derhalve vrijgesteld van betaling van betreffende bijdrage.

Groot is dan ook onze verwondering dat het K.B. van 13 maart 1974 (Belgisch Staatsblad van 28 maart 1974) dat de verschuldigde bijdrage voor 1974 vaststelt, opnieuw een bijdrage voorziet voor de reders en de werkgevers die vislossers tewerkstellen en dan nog wel voor een bedrag dat het dubbel is van voorheen, nl. van 100 op 200 fr.

Waar bijgevolg de reders ter zeevisserij voorheen — terecht — vrijgesteld werden tot betaling van de normale bijdragen, worden ze thans blijkbaar in een uitzonderingsregel ondergebracht, waarvoor het dubbel van het bedrag wordt gevraagd.

Er is derhalve van genoemde vrijstelling geen sprake meer.

Mogen wij er dan ook op aandringen, Mijnheer de Minister, gezien het advies van de Nationale Arbeidsraad enerzijds, maar ook anderzijds het specifiek karakter van de zeevisserijsector en het feit dat de betreffende werknemers niet van de voordelen van het Fonds kunnen genieten, de zeevisserijsector in de mate van de draagkracht van het advies van de Nationale Arbeidsraad, bekrachtigd door het K.B. van 12 maart 1974, vrij te laten van betreffend Fonds en deze vrijstelling zelfs met terugwerkende kracht te verlenen voor de jaren 1972, 1973 en 1974, gezien momenteel veel reders zijn gedagvaard worden wegens het niet-betalen van betreffende premie, omdat ze in de overtuiging waren zulks niet te moeten doen.

Het is U overigens ongetwijfeld bekend, Mijnheer de Minister, met welke moeilijkheden de zeevisserijsector te kampen heeft, moeilijkheden die thans nog worden verzwaaard door de abnormale en drastische stijging van de mazoutprijs, die op de lonen na de belangrijkste kostenfactor in de uitbating van een vissersvaartuig vormt, hetgeen de rentabiliteit ernstig in het gedrang brengt.

Het is dan ook zeer begrijpelijk dat iedere bijkomende, en zeer zeker zoals in onderhavig geval een onverantwoorde last, de precaire toestand nog verzwaaert.

Ik moge dan ook aandringen onverwijld — gezien dit probleem nu reeds meer dan een jaar aansleept — de nodige maatregelen te treffen om een gunstig gevolg aan het verzoek te geven.

Het bedrijf zal er U erkentelijk voor zijn», zo besloot dhr. Van Canneyt.

Nota der Red. : Wij zijn benieuwd wat de minister in kwestie hierop zal antwoorden. Wat de aktie van de Rederscentrale is en zou hoeven te zijn, om een resultaat te bereiken, komen wij hierop in een volgend nummer terug.

P Vandenberghe

GEMEENSCHAPPELIJKE PROJECTEN

De leden garnaalvissers-reders worden eraan herinnerd dat ze dringend hun kandidatuur moeten stellen indien ze belangstelling betonen voor het zg. garnaalproject aangekondigd in onze circulaire die elkeen werd toegestuurd.

De kandidaturen voor de andere projecten welke ter studie liggen en die eveneens per circulaire werden aangekondigd worden op het secretariaat ingewacht tot het einde van de maand.

(voor verdere berichten zie blz. 10)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een aanvoer die zoals gewoonlijk vooral was samengetrokken op de eerste verkoopdag toen 6000 van de in totaal 9000 aangevoerde bennen vis gelost werden. Een behoorlijke aanvoer van IJslandse soorten, die keer met drie vangsten op de eerste verkoopdag. Een zeer grote aanvoer van de spanvisseren, er kwamen inderdaad 9 koppels hun vangst verkopen, de ene veel kleiner dan de andere. Veel goede resultaten kwamen hierbij niet op het bord. De prijzen voor de meeste soorten kenden een daling, vooral IJslandse

VOOR MEER TREKKRACHT

soorten waren minder duur dan gewoonlijk. Hierbij noteren we de aanzienlijke prijsdaling van schelvis en van rode zeebaars. Op het einde van de verkoop viel rode zeebaars terug onder de 20 fr het kg terwijl de meeste schelvis eveneens onder de 20 fr bleef. Koolvis bleef nog een redelijke prijs halen maar hondstong, schotse schol en gul waren behoorlijk wat goedkoper dan de voorgaande weken. Voor de Noordzeevissers die het vooral van gul en kabeljauw moesten hebben was dit een behoorlijke streep door de rekening. Gul was inderdaad merkkelijk minder duur dan verleden week met vooral de grote kabeljauw nu aan lagere prijzen. Vergeten we hierbij echter niet dat we nu in volle verlofperiode zitten en dat het redelijk warm was. Dat heeft steeds een aanzienlijke invloed op de prijsvorming van de vis. Vooral veel gebrachte soorten moeten het dan ontgelden. Tongen echter werden duurder, dinsdag werd v oor driekwartsortering tot 180 fr betaald, de kleinere soorten bleven op het prijspeil van de voorgaande weken. De rogprijzen bleven redelijk hoog met grote rog tot 45 fr en grote gladrog eveneens boven de 2000 fr per ben. Haai was eveneens redelijk duur terwijl soorten als staart, tarbot en heilbot weer ruim 100 fr en meer het kg haalden.

SLECHTE WEEK VOOR DE GARNAALVISSERS

Vrijdag en zaterdag geen garnaal op de markt. Heel normaal werden er dan ook hoge prijzen betaald toen maandag en dinsdag garnaal in nog steeds geringe hoeveelheid aangevoerd werd. In totaal deze week inderdaad maar 3232 kg garnaal. De prijs schommelde van 75

naar 105 fr het kg waarbij doorgaans van 85 naar 95 fr gegeven werd. De opbrengst beliep 287.902 fr. De gemiddelde prijs liep dus op van 77 naar 88 fr het kg hetgeen toch wel aan de dure kant is. De prijs wordt trouwens hoog gehouden door de onregelmatigheid van de aanvoer waardoor telkens weer een tekort aan garnaal ontstaat. Bovendien is ook de vraag naar garnaal groter dan verleden jaar.

IJSLANDVIS GENOEG

Van IJsland kwamen deze week 3 schepen verkopen. Zij zetten ongeveer 3.000 B. vis in de markt en dat was dan zichtbaar genoeg voor een week als deze. De prijzen waren zeker niet slecht, maar waren toch al veel beter tijdens voorgaande weken. Vooral rode zeebaars en schelvis kenden dalende noteringen. Alleen de grote sortering schelvis hield nog enigszins stand rond de 30 fr. het kg. Een zeer mooi verzorgde vangst van de

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

O.288 kreeg iets betere prijzen dan de andere vangsten. Mede daardoor maar ook door de grotere omvang van de vangst lukte de «Lans» toch weer een opbrengst van bijna 1,5 miljoen. De vangsten bestonden vooral uit rode zeebaars, schelvis, kabeljauw, gul en koolvis. De grootste partij rode zeebaars werd door de O.318 gelost, hier gingen de prijzen trouwens door de knieën. Duidelijk minder vraag naar filetvis, anders zou de prijs van de «bonen» wel standgehouden hebben. Koolvis was bestemd voor de uitvoer, ook kabeljauw en grote gul was bestemd voor het buitenland. Heilbot werd redelijk vlot verkocht, vooral heilbot van 5 tot 8 kg. stuk was zere duur en kreeg tot meer dan 100 fr. het kg. Leng was schaars, wat niet belette dat de prijs ervoor daalde.

GOEDKOPERE KABELJAUW

Een aanvoer van 4.500 bennen vis, hoofdzakelijk kabeljauw en gul.

Verder ook steenschol, haai en totten. Totten die ver van duur waren en slechts rond de 10 fr. kregen. Kabeljauw waarvan de prijs terugliep tot even boven de 20 fr. Dinsdag voor shelfcod weer tot 28 fr. Grote gul noteerde rond de 26 fr. en kleine sortering zakte maandag van 21 naar 12 fr. Steenschol kreeg prijzen die varieerden tussen 28 en 40 fr. en voor haai werd tussen 25 en 28 fr. gegeven. Woensdag erg kleine vangsten voor deze schepen die dan ook niet uit de kosten geraakten. De beste uitslag was dit keer voor O.279/Z.597 die 683.000 fr. bereikten met 630 B.

SCHAARSE EN DURE TONGEN

Van het Kanaal zijn de tongvangsten nog kleiner geworden. Geen wonder dat er dan ook stijgende prijzen betaald werden voor bijna alle sorteringen. Alleen kleine tong en slips deden hieraan niet mee en bleven schommelen tussen 104 en 115 fr. Voor/kleine tong steeg tot 150 fr., bloktong tot bij de 160 fr. en driekwarttong tot 180 fr. Lappen kregen vlot 120 fr. en grote tong neigde naar de 145 fr. Geen enkele tongvangst van meer dan 1.500 kg. met daarbij visvangsten tussen 70 en 165 B. Meestal rog, steenschol, heek en hondshaai bij deze vangsten. Heek waar voor tussen 15 en 40 fr. betaald werd, roggende die van 30 naar 46 fr. kregen en hondshaai die niet veel meer kreeg dan het minimum. Staartvis bleef peperduur en haalde tot 130 fr. De kleine sortering kreeg rond 75 fr. en heel/kleine

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL tel. 91-31-4180-2654

staart ging weg tegen 63 fr. Tarbot en griet bleven redelijk duur met grote tarbot tot 140 fr. en grote griet tot 90 fr. Kabeljauw en gul waren hier redelijk goedkoop, iek en schol redelijk duur. Geen te beste resultaten die varieerden tussen 230.000 en 357.000 fr., dit voor de O.120 en de O.181.

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER CARFERRIES OOSTENDE-DOVER/FOLKESTONE

voor de week van 14 tot en met 20 juli 1974
PASSAGIERSBOTEN
Afvaarten uit Oostende :
Alle dagen te 0045 1015 1445 1545 en 1810.
Op 14 juli bijkomende afvaart te 0950.
Op 15 16 17 en 18 juli bijkomende afvaart te 0740.
Op 19 en 20 juli 1974 bijkomende afvaarten te 0740 en te 0950.
Afvaarten uit Dover :
Alle dagen te 0110 1100 1300 1650.
Op 15 juli bijkomende afvaart te 1935.
Op 16, 17 en 18 juli 1974 bijkomende afvaarten te 0900 en te 1935.
Op 19 en 20 juli 1974 bijkomende afvaarten te 0900 1600 en 1935.
CARFERRIES
Afvaarten uit Oostende
Alle dagen te 0115 (1) 0120 0420 0505 (1) 0720 1020 1320 1620 1920 en 2220.
Op 14 juli 1974 bijkomende afvaart te 0830.
Op 19 en 20 juli 1974 bijkomende afvaart te 0915.
Afvaarten uit Dover of Folkestone
Alle dagen te 0020 0320 0620 0920 1220 1520 1820 2120 1930 (2) en te 2345 (2).
Op 14 juli 1974 bijkomende afvaart te 1330.
Op 19 en 20 juli 1974 bijkomende afvaart te 1445.
(1) Naar Folkestone.
(2) Vertrek uit Folkestone.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER/FOLKESTONE

De statistieken van de maand mei 1974 in vergelijking bij deze van dezelfde maand in het jaar

	1974	1973
1973 geven het volgende		
Reizigers	172.320	163.141
Voertuigen	19.957	20.233
Vrachtgoederen T	41.156	373.207

VOORNAAM HUWELIJK

Het is op zaterdag 13 juli dat te Antheit het huwelijk voltrokken wordt van mevr. Françoise Raeymaeckers met de heer Gaston Van Eekhoutte, Bevelhebber van het opleidingschip Ct Fourcault en directeur in het werk van De Bolle. Aan het huwelijkspar onze beste gelukwensen.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 91-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
Tel. 03-752051

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-7	6	71.750	1.777.545			
8-7	17	300.064	6.935.708			
9-7	6	70.480	1.641.680			
10-7	5	36.000	929.168			
	34	478.294	11.284.101			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

3-7	17	1.109	95.001	75,—	102,—	
4-7	1	89	8.722	98,—		
8-7	14	870	82.257	86,—	105,—	
9-7	16	1.164	101.922	79,—	94,—	
	48	3.232	287.902			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6-7	1	98	18.308	178,—	190,—	
8-7	4	240	24.645	90,—	113,—	
9-7	4	241	22.345	87,—	101,—	
10-7	1	69	7.661	109,—	113,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-7	5	5.700	238.276			
9-7	1	51	4.484			
10-7	4	7.710	281.739			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 4 JULI 1974

O.81, IJsland
O.334, IJsland
O.35, Noordzee
Z.38, Noordzee
O.151, Noord
N.736, Noord
O.182, Kanaal

VRIJDAG 5 JULI 1974

O.141, Noordzee
O.369, Noordzee
N.708, Noordzee
N.709, Noordzee
O.216, Kanaal
N.422, West

ZATERDAG 6 JULI 1974

O.316, IJsland
O.229, Kanaal
O.224, Kanaal

MAANDAG 8 JULI 1974

O.94, Noordzee
O.232, Noordzee
N.752, Noordzee
O.123, Noordzee
Z.4, Noord
O.118, Kanaal
O.69, West

DINSDAG 9 JULI 1974

N.40, Noord
N.41, Noord
O.217, Noop Head

WOENSDAG 10 JULI 1974

O.275, Noordzee
O.206, Noordzee
O.120, Noord
O.254, Kanaal

ZALMOORLOG

tussen Ieren en Britten

Na onlangs een einde te hebben gemaakt aan zijn «kabeljauwoorlog» met IJsland, is Groot-Brittannië verwikkeld in een «zalmoorlog» met de Ierse republiek.

In de nacht van vrijdag op zaterdag gebeurde er een incident tussen Britse mijnenvegers en een Ierse vissersboot die ter hoogte van de kust van het graafschap Donegal op zalm viste.

De ambtenaren van het ministerie van Landbouw van Belfast die zich aan boord van de mijnenveger bevonden, wezen de treiler erop dat hij zich in de Britse territoriale wateren bevond. Toen zij weigerden weg te gaan werd een visnet in beslag genomen.

Volgens de verklaringen van de Ierse vissers scheurde de mijnenveger verscheidene netten. Zij beweren dat reeds generaties op de bewuste plaats op zalm vissen.

Een week geleden had een magistraat van Noord-Ierland voor sensatie gezorgd door in de verantwoording van een vonnis te stellen dat de territoriale wateren vallen onder de bevoegdheid van de republiek Ierland en niet onder die van Groot-Brittannië.

VERWACHTINGEN

Medegedeeld door de O.V.A.

VRIJDAG 12 JULI 1974

NOORDZEE: O.309 met 0.135 : 260 bennen, t.t.z. 35 bennen shelfcod, 200 bennen kabeljauw en gullen, 20 bennen schelvis en totten en 5 bennen varia.

MAANDAG 15 JULI 1974

IJSLAND: O.202 — O.129
NOORDZEE: O.127 met O.303
KANAAL: O.83 — O.180 — O.159
NOORD: O.37 — O.285 — O.243 — O.26
WEST: N.715 — N.422

DINSDAG 16 JULI 1974

NOORDZEE: O.35 met Z.38
KANAAL: O.72
NOORD: O.151 — N.738

WOENSDAG 17 JULI 1974

(Vermoedelijk)
NOORDZEE: O.141 met O.369
N.708 met N.709

OOSTENDE

VRIJDAG 5 JULI 1974

KANAAL
O.254 17 145 1750 371.940

NOORDZEE

O.123-N.752 9 395 — 411.260

O.94-O.232 10 675 — 803.140

WEST

O.284 5 65 — 51.690

NOORD

O.69 10 120 — 132.710

MAANDAG 8 JULI 1974

IJSLAND

O.236 17 700 — 732.520

O.288 17 1400 — 1.466.713

O.318 18 925 — 860.215

NOORDZEE

N.705-N.719 11 326 — 395.970

O.206-O.275 12 705 — 643.070

Z.509-Z.562 11 525 — 601.686

Z.4 12 225 — 216.335

KANAAL

O.82 17 70 1400 293.800

O.181 16 160 1400 357.345

Z.499 18 125 1100 275.135

O.120 16 163 — 230.455

WEST

O.172 8 40 140 97.950

O.192 8 58 — 87.780

NOOP HEAD

O.217 11 510 — 540.314

DINSDAG 8 JULI 1974

NOORDZEE

O.279-Z.579 9 630 — 683.490

O.306-N.706 8 450 — 516.510

NOORD

O.274 8 265 — 238.190

WEST

GY.233 7 55 480 170.170

WOENSDAG 9 JULI 1974

NOORDZEE

O.312-Z.452 10 310 — 447.500

O.231-O.239 10 390 — 376.000

WEST

N.720 7 80 — 100.123

NIEUWPOORT

ZATERDAG 6 JULI 1974

Van hoge prijzen gesproken! Zaterdagmiddag was er slechts een vangst met garnaal op de markt. Namelijk van N.700 welke in «stormweer» een nacht gevist had. De vangst bedroeg 98 kg. garnaal. Waar er praktisch geen andere garnaal in kustmijnen aangeboden werd, en alle winkels, en dit met een «weekeind», zonder «verse» garnaal waren, werden deze «beestjes» gekocht aan 178 fr. en 190 fr. de kg. Aan welke prijs deze dan moeten verkocht worden, maakt niet de rekening van de visser, maar... hij had een mooi reisje!

MAANDAG 8 JULI 1974

N.730 52.191 N.346 66.891
N.715 104.530 N.805 8.478
N.349 6.186

Een «goeie» honderd bennen vis met ± 350 kg. tongen werden op de markt gezet. Twee kleine vangsten dus, met enkele bennen vis en wat tongen, en de N.715 met 60 bennen, waarvan wijting en kabeljauw de bijzonderste soorten waren, en gullesoorten. De tongen werden gekocht aan: 1ste soort 129 à 136, de 2de 166, de 3de en 4den 200 en 203, de 5den 166 tot 173, en de kleine 140 fr. de kg.! Alle «rare» vis was natuurlijk duur. De kabeljauw kreeg

2.000 fr. de benne. De grote gullen van 1.800 tot 1.600 fr. De kleinste soorten rond de 1.500 fr. Weinig platvis welke tussen 35 en 40 fr. kreeg, de visjes van 1.150 tot 1.300 fr. Zeehonden en haaien van 1.300 tot 1.500 fr. Grote wijting 1.550, kleine 880 fr. de benne, en de weinige rogsorten en zeehonden kregen ook hun prijsje. Dit waren de maandagprijzen

WOENSDAG 10 JULI 1974

N.761 88.122 N.765 84.470
N.345 90.765 N.788 18.382

Deze vaartuigen losten 150 bennen vis met + 300 kg. tongen. De weinige variatie werd heel duur verkocht. De tongen van 160 à 200 fr. de kg., zelfs de kleinste soort van 142 à 150 fr. Kabeljauw werd «gemijnd» aan 2.500 fr. De gullen van 2.200 fr. à 1.500 fr. Platvis: grote en drielingen schommelden rond de 50 fr. Visjes van 1.100 à 1.400 fr. Wijting: 1.540 fr. voor de grote, kleine 950 fr., zandschullen: 1.380 en 880 fr. de benne. Weinig rogsorten welke rond de 50 fr. kregen. Zeehonden en speerhaaien 1.400 en 1.500 fr. Dus alle soorten heel goed verkocht! Er werd slechts een garnaalvangst verkocht, welke 112 fr. de kg. kreeg!

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4 JULI 1974

Z.505 8 300 80 123.570
Z.25 6 300 30 119.610
Z.575 8 — 80 152.550
Z.542 8 — 70 171.450
Z.547 6 700 40 224.570
Z.582 8 — 70 121.880
Z.568 9 300 70 134.460
1.048.090

VRIJDAG 5 JULI 1974

Z.599 9 — 60 64.530
Z.563 9 — 90 113.200
Z.14 2 400 20 111.810
Z.442 2 130 10 44.420
Z.402 9 — 100 142.650
Z.507 8 700 50 233.590
Z.262 8 300 90 233.260
933.460

MAANDAG 8 JULI 1974

Z.108-331 8 — 170 309.770
Z.533 10 — 60 179.020
Z.400 7 350 30 105.480
Z.497 11 1.400 70 292.330
Z.295 16 800 90 321.600
Z.162 17 2.300 240 777.390
Z.30 12 100 300 458.775
Z.578 9 350 50 135.890
2.771.315

DINSDAG 9 JULI 1974

Z.19 17 1.500 180 438.031
Z.24 11 100 70 158.690
Z.526 10 100 260 406.920
Z.603 11 100 60 178.750
Z.600 10 — 120 181.440
1.363.831

WOENSDAG 9 JULI 1974

Z.196 11 — 60 124.180
Z.348 11 — 60 145.810
Z.429 10 1.500 70 320.040
Z.492 10 1.000 70 356.430
Z.497 10 — 70 130.490
Z.559 10 — 90 312.620
1.439.570

GEVRAAGD
voor magazijn S.C.A.P.,
H. Baelskaai 27, Oostende

Een WERKMAN

voor magazijn
en een

LOOPJONGEN

Zich wenden burelen
tussen 10 en 12 uur.

(966SW—9835N—7608V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-7-1974		
Schelvis			
Groot	28,—31,80		
Middel	20,—26,—		
Klein	11,60-13,80		
Kabeljauw	20,—24,—		
Gul	15,—20,—		
Wijting			
Schaat			
Zeebaars	18,20-26,—		
Leng	24,40-30,—		
Schartong	12,—23,—		
Hellbot	64,—110		
Koolvis	18,20-20,60		
Hondstong	10,—20,—		
Zeevolf			
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	8-7-1974	9-7-1974	10-7-1974
Lappen	127 -133	156 —,—	
Grote	136 -149	189,8 —,—	
3/4	161,4-175,2	175 —,—	
Blok	161,4-165,2	151,4 —,—	
voor-kleine	142,8 —,—	112 —,—	
kleine	134 —,—	118 —,—	
slips	116,6-117,4		

Zeebrugge

Soorten	8-7-1974	9-7-1974	10-7-1974
grote	134 -144	142 —,—	
blok	142 -149	152 —,—	
fruit	162 -170	174 —,—	
schone kleine	150 -165	172 —,—	
kleine	134 -145	154 —,—	
tout petit	120 -135	136 —,—	
slips	108 -115	120 —,—	

Nieuwpoort

Soorten	8-7-1974	9-7-1974	10-7-1974
Tong I	129 -136		160 —,—
Tong II	166 —,—		170 —,—
Tong III	203 —,—		190 -197
Tong IV	200 -202		124 -200
Tong V	166 -173		180 -186
Kleine	140 —,—		142 -150

PLADIJS

Oostende

Soorten	8-7-1974	9-7-1974	10-7-1974
Grote	26,—,—		
grote iek	28,—,—		
kleine iek	31,—,—		
derde slag	31,—,—		
platjes	19,40,—,—		

Zeebrugge

Soorten	8-7-1974	9-7-1974	10-7-1974
I	20,—23,—	23,—,—	30,—,—
II	19,—25,—	22,—26,—	30,—,—
III	21,—28,—	26,—30,—	38,—46,—
V	21,—28,—	22,—26,—	41,—,—
IV	14,—19,—	16,—20,—	24,—,—

Nieuwpoort

Soorten	8-7-1974	9-7-1974	10-7-1974
Moelen	32,—,—		50,—,—
grote pladijs	37,—,—		48,—,—
drielingen	20,—26,—		22,—28,—
platjes			

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

(vervolg van blz. 7)

DE MAZOUTPRIJS

Zoals vorige week medegedeeld heeft de Raad van Beheer van de Producentenorganisatie de staatstoelage in het raam van de drastische mazoutprijshoogte behandeld.

De Raad heeft enerzijds er haar voldoening over uitgedrukt dat de Zeevisserij niet werd vergeten, maar anderzijds toch haar teleurstelling onderlijnd over de zeer korte periode waarin de steun zal worden verleend. 0,50 fr. per liter gedurende één kwartaal (tweede kwartaal van 1974) is inderdaad maar zeer weinig.

Er werd bij de bevoegde overheid dan ook aangedrongen opdat betreffende toelage dan toch minstens tot het einde van het jaar zou worden toegekend.

Anderzijds werd ook van gedachten gewisseld over de meest eenvoudige maar tegelijk ook meest praktische manier om deze toelage te bekomen. Er werd in dit verband advies verstrekt aan de Zeevisserijdienst die de Minister hiervan zal voorlichten met het oog op het uitvaardigen van een Ministerieel Uitvoeringsbesluit.

Het staat nu reeds vast dat iedere reder individueel aan de hand van formulieren een aanvraag zal moeten indienen. Deze aanvraag zal ook gesteund moeten worden door een verklaring van de leverancier, waaruit blijkt dat aan boord van betreffend vaartuig inderdaad zoveel liter gedurende de bepaalde periode werd geleverd.

Van zodra alles definitief is en het Ministerieel Besluit zal zijn verschenen, zal het secretariaat de nodige inlichtingen verschaffen, zoals o.m. hoe de formulieren kunnen worden bekomen, wat er dient ingevuld, naar waar ze moeten worden gezonden, e.d.m.

Wij kunnen nu reeds mededelen dat heel binnenkort in de drie havens een voorlichtingsvergadering zal worden belegd, teneinde iedereen voldoende te kunnen inlichten over het brandstofprobleem in al zijn aspecten.

Nota dr Red.: Wij komen hierop in een ander artikel terug op blz. 6.

West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

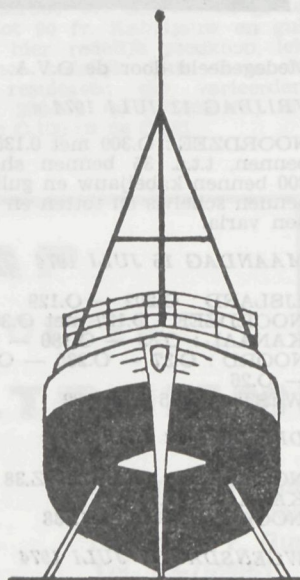
A. VANDER CRUYSSÉ

LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/333.60

PRIV. 050/134.42



NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(7606V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	8-7-1974	8-7-1974	9-7-1974	9-7-1974	10-7-1974	10-7-1974	8-7-1974
Tarbot: groot (123)	112 -128	140 —,—		125 -127			130 —,—
middel (123)	100 -105	110 —,—	109 —,—	100 -119			100 —,—
klein (123)	85, —,—	80, —,—		84, —92,—			100 —,—
Griet: groot (123)		88, —,—		90, —104			
middel (123)		60, —,—		76, —92,—			
klein (123)		50, —,—		56, —80,—			
Schelvis: groot		28, —,—					
middel	13,40 —,—	15, —,—	16, —,—		24, —30,60		
klein	8,20-12,20	11, —15,—	12, —14,—		14,40-15,—		
Heek: groot	44, —,—	48, —,—		42, —,—			
middel	24, —31,—	28, —,—		21, —,—			
klein	20, —23,—	5, —12,—		7, —12,—			
Lom							
Leng					24,60 —,—		
Rog (I)	32, —48,—	46, —,—	33,20-40,20	35, —,—	35, —49,40	45, —,—	43, —,—
Keilrog (123)	58, —61,—			29, —,—		40, —,—	
Rog (23)		40, —,—		31, —,—		40, —,—	
Tilten (23)		36, —,—		28, —,—		44, —,—	42, —,—
Scherpstaart (23)		44, —,—		36, —,—		34, —,—	42, —,—
Halve mans (23)		35, —,—		28, —,—		34, —,—	38, —,—
Teelt (2)		33, —,—				18, —,—	
Katrog (2)		22, —24,—		16, —,—			
Kabeljauw	22, —29,60	35, —38,—	22, —28,60		26,60-40,—		40, —,—
Gul (groot)	12,40-24,60	30, —,—		31, —,—			36, —30,—
Gul (middel)	12,40-24,60	14, —27,—	19,40-25,—	29, —,—	16, —33,40		36, —30,—
Gul (klein)	12,40-24,60	12, —15,—		15, —,—			36, —30,—
Hozemondhamme	63, —135						
Wijting: groot	14, —22,—	20, —,—	12,60-21,—	29, —,—	9,60-27,60	21, —,—	32, —,—
klein	14, —22,—	17, —19,—	12,60-21,—	20, —,—		15, —,—	18, —,—
Schar	12, —,—				18, —20,—		18, —22,—
Steenschol	21, —46,—	21, —40,—	28, —37,40	13, —46,—	33, —39,60		18, —28,—
Zeehaai	22, —26,—	25, —28,—	24,40-27,—	31, —,—	21,40-24,60		26, —,—
Hondshaai	13, —,—						30, —,—
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong	14, —60,—						
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai					53, —,—		
Steenholk							
Heilbot	111 -112		101 —,—		101 —,—		
Koolvis	12, —17,80						
Steur							
Zeewolf	30, —31,40						
Poelak	22, —27,—				33,40 —,—		
Zonnevis	60, —64,20						
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel		115 -65,—		66, —118			
Schotse schof		12, —28,—		12, —32,—			
Zeehond	16, —,—				21, —,—		26, —,—
Bot							29, —,—
Rode Poon (roobaard)		15, —32,—					30, —,—
Grauwe Poon (knorh.)	8, —,—	6, —10,—			18, —20,60		25, —50,—
Rode Knorhaan	10, —39,60						20, —,—
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

Visaanvoer te Den Helder

Weekoverzicht van de Gem. Visafslag, Den Helder van 1 t. e. m. 6 juli '74

Deze week begon op maandag met de vaartuigen welke afgelopen zaterdag te laat aan de markt waren, zodoende was er een begin. Het weer speelde de aanvoer van vis weer parten, nl. door de weersomstandigheden kon de walvloot slechts een enkele nacht vissen in tegenstelling met de grotere vaartuigen welke grotendeels maandag ter visserij gingen en vrijdag op zaterdag weer terugkeerden in de thuishaven. De visserij lag voor deze vaartuigen grotendeels om de «Oost» en een enkel vaartuig visten ver om de Noord. De grootste aanvoer had plaats op zaterdag, waardoor de omzet nog enigzins ten goede keerde en er toch deze week nog een omzet van f 681.253,32 gemaakt kon worden. De grootste tongvanger bracht 2.033 kg tong en 633 kg. bijvis aan voor een bedrag van ruim f 23.000,00. De visprijzen liepen in de naweek nog enigzins op zowel voor de tong als voor de overige vissoorten. De hoogste besommer bracht 1.312 kgtong en 8.725 kg bijvis aan voor een besomming van ruim f 29.000,00, dit was dan ook wel een uitschieter, de meeste kotters besomden van f 9.000,00 tot f 20.000,00 per week.

Door 70 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

30.364 kg	TONG	f 315.512,23	van f 1281	f 749
9.987 kg	TARBOT	f 61.496,06	van f 913	f 183
1.673 kg	GRIET	f 6.307,90	van f 510	f 116
136.785 kg	SCHOL	f 235.942,54	van f 537	f 105
6.380 kg	SCHAR	f 7.171,28	van f 151	f 040
6.105 kg	WIJTING	f 6.701,78	van f 146	f 050
21.325 kg	KABELJAUW	f 36.670,92	van f 280	f 088
466 kg	TONGSCHAR	f 919,05	van f 246	f 088
1.550 kg	BOT	f 457,39	van f 098	f 023
2.220 kg	POON	f 1.589,88	van f 217	f 020
553 kg	HARDER	f 1.252,34	van f 250	f 136
138 kg	ZEEWOLF	f 420,83	van f 309	f 270
290 kg	MAKREEL	f 247,50	van f 110	f 084
1.198 kg	HEEK	f 2.135,49	van f 159	f 066
5.139 kg	DIVERSEN	f 4.428,13	van f	f
224.173		681.253,32		

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

de beste smeeroliën
voor scheepsdieselmotoren
tegen de nauwkeurigst
berekende
prijzen



**VANELLUS
ENERGOL IC-MB**

Overal te verkrijgen
bij de belangrijke scheepvaart-voortverkopers

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 3 juli werd aangevoerd : 1180 kg tong, 32 kisten tarbot en griet; 28 kisten kabeljauw, 22 kisten schelvis, 29 kisten wijting; 567 kisten schol; 29 kisten schar; 1 kist makreel; 567 kisten varia.

Prijzen in gulden : Per 1 kg : tarbot 8,26-7,69; grote tong 9,25-8,50; middel tong 10,19-8,70; klein middel tong 11,03-9,16; tong één 11,18-8,50; tong twee 9,99-9,76.

Per 40 kg : tarbot 262-132; kabeljauw twee 78; kabeljauw drie 88; kabeljauw vier 48; schelvis twee 52; schelvis drie 60; schol één 72-67; schol twee 72-55; schol drie 114-59; schol vier 76-57; griet 190-65; wijting drie 67-61; makreel twee 42; pilchards 15,80; schar 66-38; rode poon 94; steenbol 52; horsmakreel 7,20; wolf 134; bot 15-13.

De volgende besommingen werden gemaakt : UK 208 f 15.200,-, UK 78 en UK 107 f 2000,-, UK 245 f 1000,-, VD 6 f 1000,-, VD 15 en VD 128 f 1900,-, YE 25 f 1.500, ZL 6 f 1990,-.

Aan de donderdagmarkt van 4 juli werd aangevoerd : 1180 kg tong; 32 kisten tarbot en griet; 394 kisten kabeljauw; 40 kisten schelvis; 107 kisten wijting; 545 kisten schol; 25 kisten schar en 62 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDEN

Per 1 kg : Grote tong 9,19-8,96; gr. m. tong 11,54-11,04; tong één 12-11,39; tong twee 8,70-8,10; tarbot 8,61-7,81.

Per 40 kg.: tarbot 254-152; griet 186-99; kabeljauw één 118-84; kabeljauw twee 130-83; kabeljauw drie 114-72; kabeljauw vier 90-74; kabeljauw vijf 80-55; schelvis twee 85; schelvis drie 82-71; schol één 80-67; schol twee 85-69; schol drie 96-66; schol vier 88-61; wijting drie 81-48; wijting vier 60-54; schar 52-45 bot 22-17; Rode poon 104-81; haai 92-90; tongschar 108-106.

Er werden defuW—W—W—W—

BESOMMINGEN

SCH 28 f8.710, VL 7 f2.400; 34 f7.900; 110 f500; EB 28 f1.220; GO 26 f7.440; UK 18 f3.730; 56 f2.610; WR 1 8.140.

Aan de vrijdagmarkt van 5 juli werd aangevoerd : 6840 kg tong; 103 kisten tarbot en griet; 488 kisten kabeljauw, 4 kisten koolvis; 123 kisten schelvis; 81 kisten wijting; 1784 kisten schol; 31 kisten schar; 373 kisten makreel; 65 kisten varia; 516 kisten haring.

PRIJZEN IN GULDEN

Pep stuk : kreeft 18; haai 124.
Per 1 kg : gr. tong 9,41-9,04; gr. m. tong 10,53-8,50; kl. m. tong 12,14-10,67; tong één 12,47-11,41; tong twee 9,54-9,10; tarbot 8,78-7,80.

Per 40 kg.: Tarbot 245-140; griet 191-88; kabeljauw één 102-70; kabeljauw twee 132-70; kabeljauw drie 104-75; kabeljauw vier 100-75; kabeljauw vijf 90-47; schol één 75-65; schol twee 77-64; schol drie 72-60; schol vier 65-51; schelvis één 81-72; schelvis twee 104-76; schelvis drie 90-81; schelvis vier 65-56; koolvis drie 71; wijting drie 96-62; wijting vier 88-72; haring één 43-38; makreel twee 24-23,20; makreel drie 25,20-24; schar 67-40; tongschar 101-90; haai 100-92; wolf één 108-96 wolf twee 90-74; krab 34; rode poon 114-90; steenbol 72-66.

BESOMMINGEN

KW 80 f21.000; 113 f30.000; SCH 81 f29.000; VL 105 f2.600; VL 121 f1.600; 153 f2.800; WR 57 f47.600; HD 36 f26.900; UK 168 f14.700; VD 89 f1.800.

Aan de maandagmarkt van 9 juli werd aangevoerd : 13.600 kg tong; 218 kisten tarbot en griet; 1183 kisten kabeljauw; 238 kisten koolvis; 612 kisten schelvis; 859 kisten wijting; 2376 kisten schol; 100 kisten schar; 272 kisten haring; 129 kisten makreel; 183 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDEN

Per 1 kg.: gr. tong 10,77-9,05; gr. m. tong 10,87-9,58; kl. m. tong 11,85-10,74; tong één 12-10,92; tong twee 8,91-8,31; tarbot 8,33-7,29; zalm 10,61

Per 40 kg.: tarbot 252-139; griet 217-88; kabeljauw één 112-72; kabeljauw twee 128-84; kabeljauw 3 118-68; kabeljauw vier 92-65; kabeljauw vijf 82-65; koolvis één 70; koolvis twee 67-64; koolvis drie 68-64; koolvis vier 56-36; kl. m. tong 11,85-10,74; schelvis één 66-46; schelvis twee 74-54; schelvis drie 88-55; schelvis vier 73-47; schol één 78-69; schol twee 76-69; schol drie 70-62; schol vier 68-56; wijting twee 67-64; wijting drie 86-44; wijting vier 67-32; haring één 51,50-43; makreel twee 51-19,20; makreel drie 34; schar 56-38; radio 36; tongschar 147-96; wolf één 110-102; wolf twee 124; haai 92-68; steenbol 38-22; krab 38-18; poon 31-16; rode poon 81.

BESOMMINGEN

HD 79 f7.800; 115 f14.600; KW 22 f18.900; 24 f16.600; 25 f22.500; 29 f19.000; 42 f2.200; 51 f10.200; 87 f10.600; 88 f23.900; 106 f5.700; 145 f25.000; 149 f13.000; 170 f12.000; 175 f23.800; 187 f12.300; 189 f25.300; 195 f5.100; 214 f11.800; 215 f15.700; 217 f11.000; 221 f11.900; 226 f6.700; 4 f11.000; 117 f19.000; 174 f16.000; 178 f4.400; 185 f13.000; 210 f5.500; 213 f10.700; VL 7 f1.700; 105 f2.400; 110 f800; 112 f400; 121 f3.100; 131 f1.000; SCH 117 f25.500; IJM 5 f20.800; 18 f34.000; 23 f23.000; 29 f2.600; 30 f28.000; 36 f4.700; 44 f5.400; UK 18 f360; 23 f8.400.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70.77.13 - 14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 300 F (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 250 F (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 30 F portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01
(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

REDERS

NU SEDERT 1 JANUARI 1974

PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/729.51

OF TOT

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/541.17

hulp in nood s v

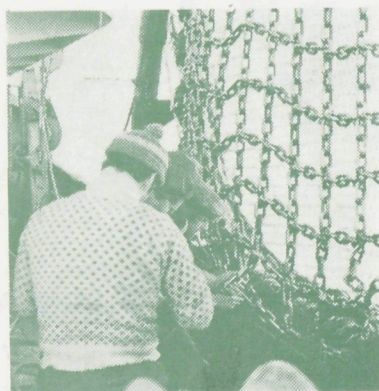
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

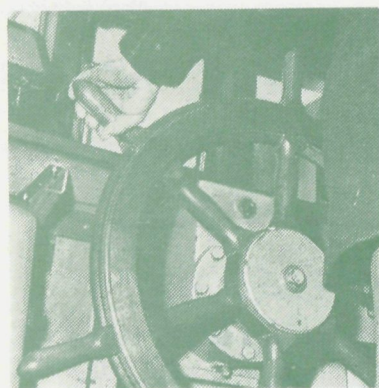
oostende

Tel. (059) 716.89

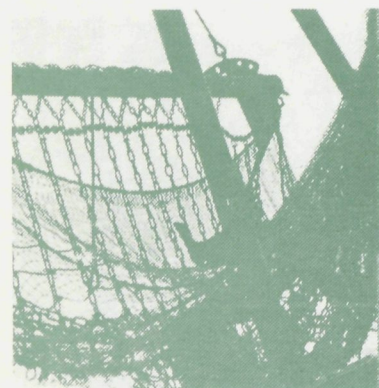
Telex : hunood 192.29



Gedekte risico's: eigen schade — schade aan derden — opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade aan derden — navigatietoestellen — zeegoed — vistuig.



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.