

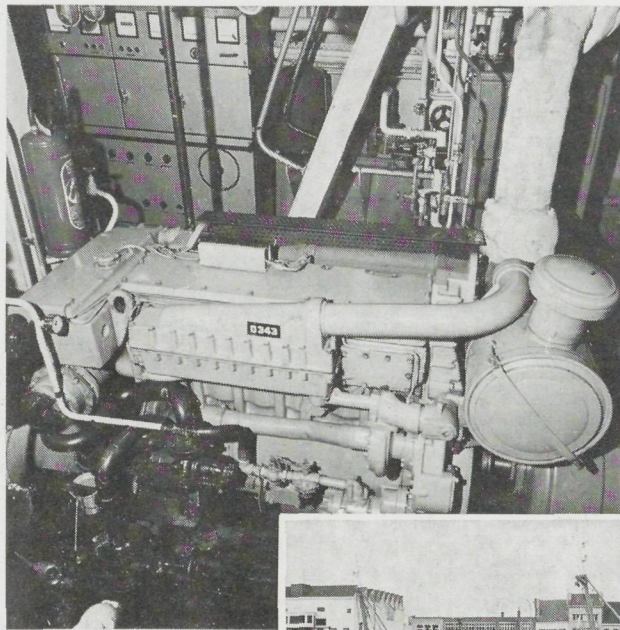
A stylized logo of a sailboat is positioned on the left side of the cover. The sail is a large, solid magenta triangle pointing upwards. The hull is a dark, solid shape pointing downwards. The entire logo is set against a background of a grainy, black and white photograph of a sea with waves.

het
visserijblad

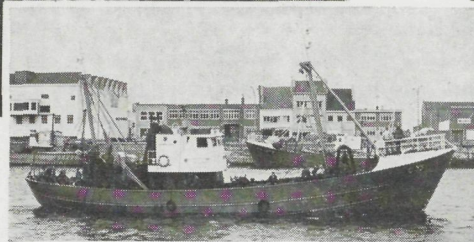


Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

Vissersschepen - Binnenvaartschepen -
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -
Passagiersschepen - Plezierboten.



Caterpillar
voortstuwingsmotoren
en boordaggregaten
tot 1125 pk.



TRECO N.V.




Steenweg op Brussel 340
1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20
Telegr. Trecosa-Brussel
Telex: 23386 BRU



CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059) 70 11 84

Caterpillar en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

het visserijblad

Vrijdag 14 maart 1975 — Nr. 11

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 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Zeebrugse visserij gewurgd !

Waar blijft het stadsbestuur met de vele beloften ?

Tijdens het ministerieel bezoek sprak de hr..... over de aanpassing van de vissershavens te Zeebrugge.

Men weet dat de actiegroep Zeebrugge Visserijbelangen enkele tijd geleden zei dat, om de vissers een betere toegang tot de haven te geven, het graven van een vaargeul met een sluis gewenst was vanuit het bestaande tijdok naar zee.

Volgens de hr..... was dit een nutteloos werk, dat bovendien de kosten voor de modernisering van de vissershavens zou verdubbelen. De werken met een sluis zouden 500 miljoen kosten, zonder sluis 250 miljoen. De sluis achtte hij niet nodig. Bovendien schijnen de schippers niet te beseffen wat zo'n sluis betekent. Het versassen zou heel wat tijd in beslag nemen, betoogde de hr....., die argumenteerde dat men alleen het tijdok moet verdiepen tot -5 m. Dan zijn voor de zeevissers alle problemen opgelost.

In verband met de slipway zei de hr..... dat de enige goede oplossing is het bouwen van zo een slipway in de achterhaven van Zeebrugge op het uiteinde van het Prins Filipdok. Daar beschikt men over een terrein van 5 ha en is er meteen ook plaats voor het vestigen van nevenbedrijven. Men weet dat de reders te Zeebrugge deze oplossing verwerpen. Ze willen een nieuwe slipway op de plaats van de huidige. De vissers beweren dat ze heel wat moeilijkheden zullen ondervinden om de nieuwe sluis te passeren. En ze vergeten zei de hr..... dat ze nu voor scheepsherstellingen naar Oostende moeten en daar ook telkens door een sluis moeten.

Zo lees ik het in de krant van 11.3.75; ik heb alleen puntjes gezet in plaats van de naam van de spreker, omdat ik hoop de persoon in kwestie eerstdaags te mogen voorstellen aan de oostkustreders, die hij aan het wurgen is en die hem misschien tot andere gedachten zullen brengen. Ofschoon ik betwijfel dat de hr..... de moed zal hebben zijn zaak te komen verdedigen.

DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

Volgens dezelfde krant is minister Defraigne naar Zeebrugge gekomen op uitnodiging van de maatschappij der Brugse Zeevaartinstellingen om de sinds 2 jaar stilgelegde werken aan de zeesluis te komen bezichtigen. Maar de MBZI schijnt dus plots ook erg geïnteresseerd te zijn in de vissershavens, gezien ze de minister ook daarheen gelooisd hebben, echter zonder de reders een kans te geven ter dezer gelegenheid hun zaak te verdedigen. Ze gaven anderzijds wel de kans om, tegenover de pers, de verlangens van de Oostkust publiek te laten kelderen.

Ofwel wordt de minister hier schromelijk misleid, ofwel speelt hij onder één hoedje, hetzij met de MBZI, hetzij met andere belangengroepen, die de visserij weg willen, want ons werd géén kans gegeven, wij integendeel : wij moeten lezen hoe de raadgevers van de minister ons krankzinnig noemen en vaststellen hoe ze veel beter dan wij weten wat onze vissers willen en verlangen. We dagen de hr..... uit zich bij ons te komen rechtvaardigen, wat hij tegenover de pers durft zeggen moet hij ook tegenover de betrokkenen durven uiten. We dagen de minister uit, als zijn raadgever in zijn schelp kruipt en als die zijn verzinsels niet terugtrekt; zich in het parlement uit te spreken, om datgene te verdedigen wat wij van de hand wijzen.

VERZINSELS

Volgens de hr..... is een vaargeul met sluis een nutteloos werk dat bovendien 500 miljoen zou kosten, terwijl «zijn» moderniseringsplan 250 miljoen zou kosten. De

(vervolg blz. 2)

BELANGRIJKE STAATSTUSSENKOMSTEN VOOR FRANSE VISSERIJ WAAR BLIJFT DE BELGISCHE UITEENZETTING VAN DE TOESTAND ONZER VISSERIJ ?

De staatsstussenkomsten die toegezegd werden aan de Franse visserij bewijzen weer eens dat slechts ekstreme protestacties, maatregelen kunnen afdwingen. Waarom zou men inderdaad tussenkomen ten voordele van een bepaalde industrietaak wanneer het maar bij verbale protesten blijft ? Hebben de boeren het soms ook niet gehaald, dank zij het afzetten van de wegen met hun tractoren en het blokkeren van het verkeer ? In ieder geval is het op zekere manier toch een spijtige vaststelling dat men eerst tot de harde maatregelen met inbegrip van kloppen en slaan en het verstoren van de openbare orde dient over te gaan, vooraleer gehoor te krijgen. Moeten de openbare diensten dan altijd eerst tot de werkelijkheid gebracht worden door slaande argumenten. We willen in dit geval zeker niet de Franse visserij hun slaande acties verwijten maar wel de indolente mentaliteit van de bevoegde overheidsdiensten.

Overheidstoezeggingen :

Na de spektakulaire acties vanwege de vissers zoals het blokkeren van de havens, de vernietiging van de ingevoerde vis, het onberijdbaar maken van sommige hoofdwegen door het verspreiden over het wegdek van ganse ladingen vis en niet in het minst het bezetten van de burelen van het ministerieel departement, kwam zeer spoedig een uitnodiging vanwege het betrokken ministerie tot het voeren van onderhandelingen.

Deze gebeurden reeds op 20 februari en werden langs de ene zijde geleid door de Staatssecretaris zelf en langs de andere zijde door een ruime delegatie van reders, vissers, syndikaten en vertegenwoordigers van de handel. Vooraleer tot een overeenkomst te komen dienden echter drie bijeenkomsten gehouden en vijf uur gediskussieerd. Tenslotte kwam men tot een vergelijk op basis van een supplementaire staatsstussenkomst ten bedrage van meer dan 400 miljoen B.fr. verdeeld als volgt :

- 1) een bijkomende staatsstussenkomst van 90 miljoen B.fr. als tussenkomst in de gestegen brandstoffenprijs
- 2) subsidies ten bedrage van 160 miljoen voor de gewone visserij
- 3) een leningsfonds ten bedrage van 160 miljoen aan lage interest ten voordele van de productieorganisaties voor hun leden
- 4) hierbij kwam dan ook de toezegging vanwege de staat op sluiting van de grenzen voor invoer van vis uit landen buiten de E.E.G.

(vervolg blz. 2)

ZEEBRUGSE VISSERIJ GEWURGD ?

(Vervolg van blz. 1)

sluis achtte hij niet nodig. Bovendien schijnen de schippers niet te beseffen wat zo'n sluis betekent.

Hij voorziet 500 miljoen, waarvan 350 miljoen voor de sluis met een brug over de sluishoofden !

Mijnheer....., wie heeft er u een brug over de sluishoofden gevraagd? En wat kost dergelijke? Op het departement van openbare werken kregen wij een prijs voor de sluis, die veel veel lager ligt dan 350 miljoen.

Noemt u dit eerlijke voorlichting?

Noemt u het eerlijk te verzwijgen dat het plan van de werkgroep honderden meter méér ligplaats voorziet (die er dringend nodig zijn) terwijl uw plan een omzoele steiger plant midden in het dok vóór de vismijn, en waardoor zelfs de huidige slipway van Bocher zou moeten verdwijnen !

Is het eerlijk 500 miljoen voorop te zetten tegenover 250 miljoen, terwijl het plan van de hr..... een slipway van 150 miljoen voorziet, die wij niet willen ! Terwijl volgens ons 150 miljoen + 250 miljoen altijd 400 miljoen is voor een slecht werk tegenover 500 miljoen (?) voor wat ons moet redden.

De schippers schijnen niet te beseffen wat zo'n sluis betekent... maar beseffen het de schippers van Oostende, die al generaties lang door een sluis gaan ?

Het merendeel van de schippers van Zeebrugge zijn al veel meer door de sluis van Oostende gevaren dan dat mijnheer... die Oostendse sluis heeft gezien ! En als een sluis zo'n afschuwelijke zaak is, waarom verplicht hij ons dan om door een sluis te gaan naar het Filipsdok ?

Het doet ons meer en meer geloven dat de slipway achteraan het Filipsdok er MOET komen om, naar wordt beweerd, de scheepswerven van Langerbrugge naar Zeebrugge te lokken. Niet ten bate van de visserij maar van de binnenscheepvaart.

Intussen heeft Oostende 2 slipways, in de vissershavens en niet in een nijverheidsdok, en plant men er thans een derde. Dit voor 77 bemandede vissersvaartuigen, waar Zeebrugge er volgens het verslag van Verkeerswezen op 31.12.74 toch 127 bemandede vaartuigen telde.

Waarom wordt die derde slipway

van Oostende niet gebouwd langs de vaart Brugge - Oostende... om nevenbedrijven aan te trekken ?

KWADE TROUW ?

Ik riskeer met overtuiging een proces voor wat ik schrijf, wat ik kan niet bewijzen wat ik hier beweert, gezien de hr..... ons wel te woord heeft gestaan maar ons nooit iets schriftelijks heeft bevestigd.

Toen de slipway op de kuisbank te Zeebrugge gepland was en het lastenboek voor aanbesteding klaar lag, heeft de hr..... ons verklaard dat «Brussel» dergelijke slipway in laatste instantie toch had afgewezen, omdat een tijhaven daartoe niet geschikt is. Wanneer op vandaag dit argument niet langer geldt babelt men nu over nevenbedrijven.

Verleden week vrijdag heb ik de hr..... onze argumentatie toegelicht en verkeerde ik bij het afscheid in de waan dat ik met overtuiging zijn voorstellen had weerlegd. In elk geval heeft de hr..... verklaard dat minister Defraigne eerstdaags moest oordelen over de verschillende voorstellen en dat de werkgroep dus best zo vlug mogelijk contact moest opnemen met de hoogste instanties, wilde men voorkomen dat er een definitieve beslissing zou getroffen worden tegen onze voorstellen in.

Maar reeds 4 dagen later tracht de hr..... ons bezoek aan Brussel te voorkomen en doet hij de minister in verzinnes geloven, buiten ons weten maar wel in aanwezigheid van de pers.

Maandagnamiddag, terwijl de hr..... nauwelijks was uitgesproken, kwamen journalisten mij reeds opzoeken om mede te delen wat ze pas hadden vernomen en te vragen of ik kon vermoeden waarom er nu plots anti-visserij wordt gewerkt. Wij vermoeden niets. We weten hoe getracht wordt de Zeebrugse visserij naar Oostende te dwingen. Als men dit wij loochenen moet men durven vooraf de kwestie uit te spreken.

De meeste parlementairen van de Oostkust hebben de werkgroep hun steun toegezegd.

Ze mogen niet langer wachten hun invloed aan te wenden als minister Defraigne weigert de werkgroep te ontvangen.

JEF DEROOSE

BELANGRIJKE STAATSTUSSENKOMSTEN VOOR DE FRANSE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

De bijkomende staatstussenkomst in de brandstofprijzen :

Het gaat hier werkelijk om een aanvullende tussenkomst vanwege de staat, zodat met deze 90 miljoen B.fr. het totale bedrag nu 185 miljoen bedraagt voor het jaar 1975, hetgeen voor het lopend jaar een subsidie van 0,50 fr per liter gasoil betekent, dat wil zeggen, nagenoeg hetzelfde als voor 1974. Gezien de brandstofprijs nu in Frankrijk tot 4 fr. de liter bedraagt naargelang de tankplaats en dat de brandstofprijzen in de laatste anderhalf jaar verdrievoudigd werd, is zelfs de subsidie van 0,50 B.fr. nog niet verrekend genoeg. Bij onze zuiderburen heeft men anderzijds een eigenaardige vaststelling gemaakt, namelijk dat men gemiddeld over alle vaartuigen gezien, één liter gasoil nodig heeft voor het vangen van één kg. vis. Gezien de gasoil prijs ruim 2,60 fr verhoogde in de laatste achttien maand, is dit voor een gemiddelde vangst 130 fr. per ben. Voor een aanvoer van 300 bennen zou dit toch een globale meeruitgave betekenen van 39.000 fr. ! Waar blijft de Belgische studie ?

Subsidies voor de gewone visserij :

Het gaat hier over de kust- en middenslagvisserij. Hiervoor wordt een toelage verleend van 160 miljoen B.fr. Dit is in zekere zin te beschouwen als een sociale toelage in dezelfde zin als deze toegestaan aan de landbouwers om een vermindering van inkomsten te compenseren.

Leningsfonds aan lage rente :

Door de staatssecretaris werd eveneens een bedrag van 160 miljoen B. fr. ter beschikking gesteld voor leningen aan de reders. De rentevoet van deze leningen zou 5% bedragen. Door de lagere inkomsten van veel reders is het hen inderdaad nog moeilijk de kapitalen te verzamelen voor investeringsdoeleinden zodat deze staatstussenkomst werkelijk aan een behoefte beantwoordt. Het zijn de drie grote producentenorganisaties die met de verdeling zullen belast worden evenals enkele producentenorganisaties van minder aanzien uit de kleinere vissershavens.

Invoerverbod uit landen buiten de E.E.G. :

Niettegenstaande de vissers in hun eisen een totaal invoerverbod voorstonden, was het te voorzien dat de regering hier onmogelijk kon op ingaan wat de landen behorende tot de Europese Economische Gemeenschap betreffen. Inderdaad is een eenzijdige beslissing vanwege Frankrijk niet bij machte een multinationale overeenkomst te veranderen of te ontkrachten. Hiervoor is de toestemming van alle partners vereist. Dit hebben de betrokken visserijmiddelen geredelijk ingezien en zich beperkt tot de eis voor verbod van invoer uit landen die buiten de E.E.G. staan. Dit verbod slaat echter slechts op een 10% van alle ingevoerde vis. Nochtans werd door de visserij een strengere controle gevraagd op de invoer van vis uit de E.E.G. in verband met sommige misbruiken die hierin bestaan dat vis van buiten de Gemeenschap, in transit langs een E.E.G.-land ingevoerd wordt en een ticket opgeplakt krijgt van het transitland. De grote aanvoer van Deense, Hollandse, Engelse en Duitse vis zal echter niet kunnen gekeerd worden ook al rust er twijfel op sommige van deze ingevoerde vis.

Ondertussen vernamen wij dat de werkgroep van de „Visserij ter Zee” te Brussel een motie gestemd heeft om overhandigd te worden aan het Uitvoerend Comité van de Gemeenschappelijke Markt, waarbij het verzoek uitgedrukt wordt dat in alle landen van de Europese Gemeenschap, de invoer van vis uit derde landen zou verboden worden en hulp zou verleend worden aan de stockage. Inderdaad is de toestand van de visserij, niet alleen in Frankrijk, maar in alle landen van de Gemeenschap even benard.

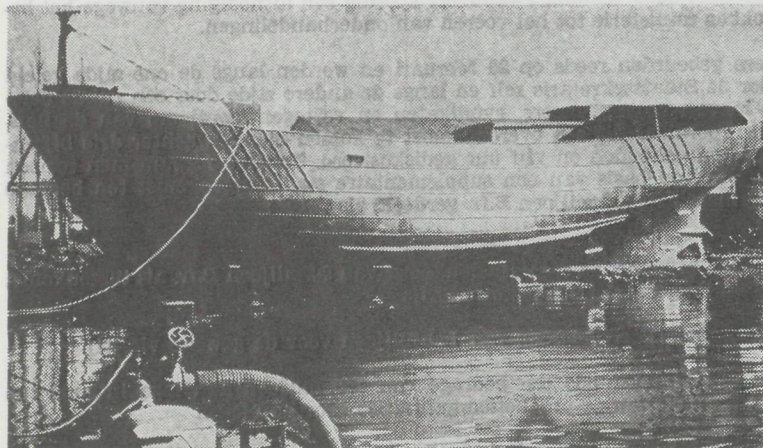
Anderzijds, gezien in Frankrijk de verre visserij van de voordelen die nu genomen werden praktisch uitgesloten werden, hebben de reders en vissers uit deze sektor besloten hun houding te verstrakken zodat ook hier terug moeilijkheden opduiken.

Ondertussen wacht de Belgische Visserij nog steeds op de voorstellen en uiteenzetting van de hachelijke toestand van de Belgische Visserij bij de regering door de Rederscentrale.

Tot nu toe is er al veel praat verteld, maar nog niets positiefs naar voor gebracht !
Hoe lang nog ?

„Sprokkel”

O.186 „SHANNON” LIEP VAN STAPEL



Zoals in onze vorige editie gemeld, werd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp de stalen treiler O.186 «SHANNON» te water gelaten. Bovenstaand een beeld van de gloednieuwe treiler, kort na de stapelloop.

DE KONFERENTIE VAN GENÈVE OVER EEN NIEUW ZEERECHT

Na de eindeloze discussies van Caracas waar het slechts tot principiële kwesties kwam en tot een konfrontatie van soms totale tegenstellingen, wordt het scenario verder gezet te Genève waar op 17 maart de nieuwe conferentie van start gaat.

De materie die er behandeld wordt is zo kompleks, de belangen zo tegengesteld, dat we ook voor Genève voorspellen dat er geen bindende eenheid naar voor zal komen. Trouwens een nieuw zeerecht wordt niet plots geboren maar groeit langs compromissen. Dit was tot nog toe altijd het geval met alle internationale problemen. Nu willen sommige progressieve landen en de landen van de derde wereld, een totale revolutie en de vastlegging van een nieuw zeerecht.

Strijd tussen oud en nieuw, tussen rijk en arm, tussen de geïndustrialiseerde landen en die der derde wereld

Het is duidelijk dat de discussies en de nog altijd bestaande impasses bij de vastlegging van een nieuw zeerecht, in feite een uitloper zijn van de bewustwording van de jonge en onderontwikkelde staten. In de eerste plaats vooral van de macht van hun aantal volgens het principe van één land, één stem. Een democratisch principe, dat echter toch wel mank loopt. Het gaat inderdaad niet op, dat landjes als „Togo”, „Liberia” en „Cyprus” om er maar enkelen te noemen, in het internationaal forum juist zoveel te vertellen hebben door inbreng van hun stem, als de grote mogendheden! Daar zou dus een corrigerende faktor dienen ingebracht. Ondertussen zit men met de macht van het getal en staat het kwasi vast dat dit getal de nieuwe principes van het zeerecht zal doordrukken. Al wat de gevestigde machten nog vermogen is compromissen zoeken en uitstellen door hopeloos gepalaber.

Door de grote en rijke landen wordt de stelling van de vrijheid der zeeën voorgestaan omdat deze vrijheid hen toelaat overal hun aanwezigheid te laten gelden, dank zij de industriële middelen waarover zij beschikken. Zo wordt tot vóór de neus van de minder ontwikkelde landen, de bodemrijkdommen uitgebaat en beslag gelegd op de zee fauna. De oeverlanden van de derde wereld en de ontwikkelingslanden wensen de rijkdommen die aan hun kusten liggen niet meer te laten weghalen door anderen ook al zijn zij zelf niet bij machte deze rijkdommen uit te baten. Dan kunnen zij, in hun conceptie, dan minstens profijt halen uit bilaterale overeenkomsten met landen die zij zouden toelaten. Zelfs de landen die over geen kust beschikken, wensen op de één of andere manier deelachtig gemaakt te worden van de bodemrijkdommen der zee via een internationale organisatie waartoe zij zouden behoren.

Nieuwe conceptie van het zeerecht onafwendbaar

De grote lijnen van het nieuw zeerecht staan praktisch vast, maar de uitvoeringsmodaliteiten zullen zeker nog aanleiding geven tot harde discussies en tot compromissen.

Er komt zeker een absolute territoriale zone van 12 mijl, verlengd tot 200 mijl met bijzondere rechten voor het oeverland. Tot deze 200 mijl behoort het recht van het kustland op maatregelen voor de visvangst en bescherming van de visstocks. Indien de conferentie niet tot een dergelijke beslissing komt, dan is het nu reeds vaststaand dat de meeste kustlanden zelf dit recht in handen zullen nemen. Het zal dan niet meer over een alleenstaand IJslands geschil gaan, maar over een vermenigvuldiging van dergelijke geschillen waartegen geen kruid meer zal gewassen zijn. Wij zelf zijn echter overtuigd dat ook de voorstanders van de „vrijheid der zeeën” de nieuwe indeling zullen aanvaarden maar dat men zal trachten de inhoud af te zwakken door een stel van verworven rechten, overgangsmaatregelen, mogelijkheden tot zelfverplichtingen tot bilaterale of multilaterale overeenkomsten. Het is inderdaad ook niet aanvaardbaar dat rijkdommen die de ganse wereldbevolking zouden kunnen doen profiteren, alleen maar door de economische onmacht van kuststaten, niet tot uitbating zouden komen. Wat de visstapels betreffen, is een onderbevising evenmin aanvaardbaar als een overbevising. We zijn dan ook de overtuiging toegedaan, dat in die zin heel wat internationale overeenkomsten zullen getroffen worden die het werk zullen uitmaken van zeker nog meer dan één enkele conferentie. Hopen we maar voor onze eigen visserij dat België met hand en tand onze belangen zal verdedigen en liefst door een aanwezigheid van de hoogste ministerieel ambtenaren. Het minste wat de visserij van het eigen ministerie kan verlangen, zelfs mag eisen, is dat dit ministerie te Genève présent is om het mogelijke en toelaatbare maximum te bekomen. En daar twifelen we niet aan.

„Sprokkel”

DE BRITSE HOUDING BIJ DE UITBREIDING VAN DE TERRITORIALE WATEREN BESLISSEND VOOR DE FRANSE EN BELGISCHE VISSERIJ!

Met betrekking tot de conferentie van Genève waar praktisch met zekerheid de uitbreiding van de territoriale wateren tot 200 mijl zal aanvaard worden, met bijna absolute rechten voor de oeverstaten op de visvangst, wordt vooral de britse houding bepalend voor de toekomst van de franse, belgische en zeker ook wel hollandse visserij.

De britse houding op de conferentie van Caracas was reeds duidelijk apart van deze ingenomen door de andere west-europese landen, in het bijzonder van die van de 8 overblijvende landen van de Europese Economische Gemeenschap. Engeland aarzelde een bepaalde positie in te nemen omdat een uitbreiding van de rechten van de kustlanden tot 200 mijl, zeker niet onaardig zou uitkomen voor dit land. Naar het schijnt zou deze aparte houding, los van de andere lidstaten van de E.E.G. doorgetrokken worden op de conferentie van Genève, zodat we mogen aannemen, dat de E.E.G. daar zeker niet met eensgezindheid zal optreden. Voor de franse, belgische en hollandse visserij zijn de vangplaatsen van de Noordzee, het Kanaal, het Nauw van Kales, de Ierse Zee, het kanaal St. Georges, enz.... van essentieel belang. Deze zouden voor het grootste gedeelte voorbehouden worden aan Engeland met die erkenning van de 200 mijlzone.

DUBBELZINNIGE ENGELSE HOUDING

Het minste dat men van de engelse houding kan zeggen, is dat ze dubbelzinnig is. Dit spruit niet alleen voort uit de aparte houding op de conferentie van Caracas en op de weigering om eensgezind op te treden te Genève, maar ook uit besprekingen die reeds door de betrokken franse sectoren gehouden werden met de engelse overheid. Het minste wat men kan zeggen is, dat Engeland zich laat pramen om zoveel mogelijk toegevingen te kunnen bekomen, toegevingen zowel op politiek als economisch domein. Op politiek domein door een herziening van de toetredingsvoorwaarden tot de E.E.G. met op sommige gebieden preferentiële rechten voor Engeland.

Wat nu de visrechten betreft komen uit de houding van Engeland volgende objectieven naar voor.

1. Het opleggen van vangstkquota's voor de instandhouding en bewaring van de visstapels.
2. Een overeenkomst doen aanvaarden door de andere landen waarbij het leeuwendeel van de vangstkquotas aan dit land toegekend wordt.

Zo eenieder zich principieel achter het opleggen van een vangstkquota kan scharen, die duidelijk het beschermen van de visstapel voor ogen heeft, dan lopen de belangen heel wat uit elkaar waar het gaat om de verdeling van de vangstkquotas.

Engeland schermt met sommige factoren die bepalend zouden moeten zijn bij de verdeling van de vangstkquotas. Deze factoren zijn

natuurlijk duidelijk uitgedacht om voor Engeland tot het leeuwendeel te komen. We kunnen natuurlijk van het standpunt uitgaan dat in feite Engeland niet eens zou hoeven te delen omdat zij over de soevereine macht zou beschikken in de 200 mijlzone. De Europese en kommunautaire bindingen van Engeland evenals zijn politieke en economische, laten haar dit echter niet toe. Engeland wil als bepalende factoren voor de verdeling van de vangstkquotas argumenteren met de lengte der kusten der participerende landen, met de vangstcapaciteit der vloten, met de onderontwikkeling van sommige kustgebieden, enz.... Dat wil zeggen al factoren die een duidelijke voorsprong zouden geven aan dit land. De franse, belgische en hollandse betrokken middelen stellen hier de historische rechten tegenover. Zullen deze gevrijwaard blijven of zullen de meeste rechten hier sneuvelen? Dit ware zeker katastrofaal voor onze visserij en het is werkelijk onbegrijpelijk dat van belgische zijde zo weinig gedaan wordt om de rechten van onze visserij te verdedigen. Zullen wij de zoveelste maal het slachtoffer van de rekening worden? De Belgische visserij is zeker voor 70% geaxeerd op de 200 mijlzone rondom het Britse rijk. Zo België haar historische rechten niet kan doen gelden op deze vangstgebieden dan kan men hier de visserij gaan opdoeken en de «Trap» behouden voor het folkloresvisje, want ook de IJslandvisserij is niet volledig zeker van de toekomst. Beseft men in de betrokken middelen en in de heropgerichte Rederscentrale wel voldoende het belang van deze zaak? Wordt er op het ministerie druk uitgeoefend om de belangen van de belgische visserij bij de engelse partner te verdedigen? Of zal men het eventueel brokje afwachten die ons zeker wel paterneel zal toegeschoven worden. Het antwoord is aan de betrokken organisaties en diensten want eens zal men hen toch rekenschap vragen over hun inspanningen en moeiten in de verdediging van de belangen van de eigen visserij.

Sprokkel

VOOR REDERS DIE KREDIETEN AF TE LOSSEN HEBBEN

Sedert enkele tijd verkeren talrijke reders in financiële moeilijkheden.

Vooral zij die kredieten af te lossen hebben aan de Nationale Mij voor Krediet aan de Nijverheid verkeren in dit geval.

Al die reders welke moeilijkheden hebben en lid zijn van Hulp in Nood, SCAP of Hand in Hand Oostende en Zeebrugge mogen hun moeilijkheden voorleggen aan deze organismen, waar het secretariaat hen de nodige inlichtingen of hulp zal verlenen om bij deze maatschappij het nodige uitstel van schuldaflossing te bekomen.

GROOTSTE DRUGVANGST UIT DE BELGISCHE GESCHIEDENIS TE NIEUWPOORT

DRIE NEDERLANDERS AANGEHOUDEN — SPECIAAL INGERICHT JAGT IN BESLAG GENOMEN

Men zegt wel eens hoe een dubbelte rollen kan. Dit is zeker van toepassing op de rekordvangst aan drugs die verleden week vrijdag plaats vond op een yacht te Nieuwpoort.

WAAKZAME

WATERSCHOUT

Het was de diensten van het waterschoutambt te Nieuwpoort opgevallen dat het hier niet ging om een normaal yacht. Een routine-onderzoek wees inderdaad uit dat dit vaartuig uitgerust was op een manier die deed vermoeden dat dit vaartuig wel eens voor andere diensten kon gebruikt worden. Hierbij dacht men dan in de eerste plaats aan mensensmokkel, zo bv. het opladen van Pakistani en het binnensmokkelen van deze mensen in Engeland. Het is duidelijk dat men niet onmiddellijk aan drugsmokke dacht. Door de diensten van het waterschoutambt werd de rijkswachter verwittigd die onmiddellijk van op diskrete afstand het yacht liet bewaken.

AANHOUDINGEN

In de late nacht van de vrijdagmorgen kwam op het gebied van de yachthaven een nederlandse bestelwagen aanrijden. Toen de bestuurder de rijkswachters bemerkte, draaide hij het stuur en vluchtte in de richting van Oostende. Hij kwam echter niet verder dan Lombardside waar hij reeds door de rijkswachters kon tot staan worden gebracht. De bestuurder, de 29-jarige Willem Schaap uit Rotterdam, werd aangehouden.

Gezien men nog bezocht op het yacht verwachtte, werd de bewaking hiervan voortgezet en nog dezelfde nacht kon een tweede nederlandse ingerekend worden, de genaamde 38-jarige Adrie Sibtsen, die stiekem probeerde aan boord van het yacht te komen. Men ging dan in de vroege morgen over tot de aanhouding van de schipper, Walter School, uit Rotterdam, dat een onderzoek aan boord uitgewezen had dat het yacht eigenlijk voor drugsmokkel diende.

MEER DAN 100 KG

HASJISH AAN BOORD

Nadat beslist werd een inval te doen op het yacht en dit aan een bijzonder onderzoek te onderwerpen, wachtte de zeevaartpolitie en de rijkswachter de verrassing van hun leven. In de kajuit vonden ze 32 zakken met poeder waarvan direct kon verondersteld worden dat het hier om verdovende middelen ging. Deze zeer kostelijke waar lag zo maar voor het grijpen, niet weggestoken noch gekamoefleerd, zodat men veronderstelt dat het goedje op één of andere manier klaar lag voor transport. Behalve

deze zakken werd met de hulp van een drughond, nog op twee andere plaatsen hasjish gevonden, zodat in totaal op 1.050 kg kon beslag gelegd worden. Het goedje werd overgebracht naar het gerechtsgedebouw te Veurne waar het een bijzondere bewaking genoot. De drugs vertegenwoordigen inderdaad een waarde van 30 miljoen fr en het is zeker niet denkbeeldig dat een dergelijk fortuintje niet eens de aandacht zou kunnen krijgen van speciale belanghebbenden.

DE ONDERVRAGINGEN

De ondervragingen leerden de gerechtsdienaars dat het «goedje» ergens langs de Marokkaanse kust opgeladen werd en aan boord gebracht van de «September Tide» met bestemming Nederland. Het staat nog niet duidelijk vast waarom het vaartuig Nieuwpoort aan deed. Het is inderdaad meer dan eens gebleken dat het drugmilieu moeilijk tot waarheidsgetrouwe verklaringen is te brengen. Ofwel zwijgt men als vermoord ofwel tracht men verkeerde inlichtingen door te spelen. De ondervragingen leerden de onderzoekers echter toch dat ze te vroeg toegeslagen hadden. De bestelwagen werd inderdaad op een behoorlijke afstand gevolgd door de leider of één der kopstukken van de bande die een «Roover 2000» bereed, een zeer snelle wagen. Gezien de bestelwagen met een «walkie-talkie» uitgerust was, is het duidelijk dat op dezelfde manier contact gelegd werd door de bestuurder van de bestelwagen binst zijn achtervolging door de rijkswachter, met de «Roover». De leider heeft het dan natuurlijk wenselijk gevonden om onmiddellijk te verdwijnen. Jammer kan men het wel noemen dat men de bestelwagen niet eerst het werk heeft laten afmaken of althans gedeeltelijk afmaken, dan had men de overtreders op heterdaad kunnen betrappen hetgeen altijd een bewijzend element is van de overtreding. Heel waarschijnlijk was dan ook de leider op het toneel verschenen en ging eveneens kunnen ingerekend worden. De bloempjes van deze zeer belangrijke vangst gaan in ieder geval in eerste instantie naar de diensten van de Zeewaterschout. Prokureur Dhoore en substituuut Coole hebben dus terecht deze mensen gefeliciteerd. Wat de knap opgezette val van de rijkswachter betreft, menen we nog altijd dat men eerst de overtreding door het eventueel opladen van het goedje had moeten laten beginnen, zoals men bv. Adrie Sibtsen te pakken nam toen hij aan boord van het yacht probeerde te komen en niet toen hij het domein van de yachthaven betrad.

Het blijft er in ieder geval bij dat het een prachtige vangst is waarvoor alle medewerkers hartelijk mogen gelukgewenst worden.

Vermelden we nog dat de bestuurder van de bestelwagen, de 29-jarige Willem Schaap, alle medeplichtigheid blijft ontkennen en voor zijn aanwezigheid ter plaatse de reden opgeeft van «een ritje uit»! Als reden van zijn vlucht geeft hij op, dat hij veronderstelde ergens op privaat terrein, of overheidsdomein aangeland te zijn toen hij de rijkswachters zag en daarom aan een mogelijke overtreding van verboden domein, trachtte te ontkomen.

Intussen vernamen we dat de Raadskamer te Veurne de aanhoudingsmandaten ten laste van de drie Nederlanders bevestigde, zodat ze — behalve beroep tegen deze verlenging — voor dertig dagen veilig kunnen opgeborgen worden, waarna ze opnieuw voor de raadskamer moeten verschijnen. De drie Nederlanders worden beschuldigd van invoer, bezit en transit van drugs waarvoor ze maximum 2 jaar gevangenisstraf kunnen krijgen en een boete van 300.000 fr. We nemen van deze gelegenheid gebruik om te wijzen op de zeer minieme maximumstraffen die de akties van de drugsmokkelaar kunnen treffen. Gezien de drama's die dit gezondheidsteisterend goedje allerhands medebrengt, zouden de maximumstraffen voor deze bepaalde delikten gevoelig dienen verhoogd te worden.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende werden drie gevallen gevelld. In alle drie de gevallen werden de betrokken schippers buiten zaak gesteld. Een eerste zaak betrof de aanvaring tussen de trailer O.72 «Sea Gull» en een onbekend gebleven kustvaarder. Volgens de Raad zijn de oorzaken van de aanvaring uitsluitend te wijten aan een onvoorzien en foutief maneuver van de kustvaarder zodat schipper Bernard Devriese buiten zaak werd gesteld. Ook schipper Carlos Moens van de Z.570 «Triton» kreeg geen beroepsfouten aangewreven nadat zijn vaartuig in aanvaring kwam met het Duitse ms Wahlstedt.

Tenslotte werd ook nog vonnis gevelld inzake de verdwijning van matroos Robert De Paape aan boord van de Z.402 «Atlantis» op het einde van 1973 tijdens bijzondere weersomstandigheden. De Raad is van oordeel dat schipper Victor Vantorre alles heeft gedaan wat binnen zijn mogelijkheden lag om de drenkeling te redden en dat er geen oorzakelijk verband be-

Zij
hadden
pech...

— De motor aan boord van de Z.563 «Zee Adelt» was uitgevallen. De boelen stonden tegen boord en de planken hingen tegen de zijde. Aan de Z.348 «Bris'ol» die in de nabijheid viste, werd sleep hulp gevraagd. Schipper Everaert Albert was dadelijk akkoord en nam de Z.563 op sleeptouw naar de thuishaven.

— De B.602 «Zilvermeeuw» van schipper Werner Bogaert was op de visserij met de bakboordboel vastgeslagen. De bok sloeg naar voren tegen de bakboordstaander die geplooid werd. Bij het inwinden van de bakboordboel, brak de ketting van de vislier alsook een flexibel van de topas van de motor. Alle aktiviteit werd gestaakt en koers gezet naar Zeebrugge.

— Door het vastslaan van de Z.518 «Cutty Stark» werd de veiligheid van de bok afgerukt. Schipper Louis Adams besloot de boelen te winden en koers te zetten naar Grimsby.

— Aan boord van de Z.596 «De Zwerver» van schipper Robert Savels, had men af te rekenen met motordefekt. Men besloot Boulogne binnen te lopen voor herstelling van de olieleiding van het hydraulisch roer. Terug op de visserijgronden, is de zeevaarerpomp uitgevallen, waardoor het daaraan verbonden alarmsein buiten werking geraakte. Een cilinderkop was gesprongen, daar men zonder wattertoevoer had gedraaid. Men bereikte niettemin op eigen kracht de thuishaven.

staat tussen de scheepsmaneuvers die door schipper Vantorre naar best vermogen werden uitgevoerd en de tragische dood van de visser. Schipper en bemanning worden derhalve buiten zaak gesteld.

Vervolgens wordt het onderzoek verder gezet inzake de verdwijning van matroos Gregorius aan boord van de Z.553 «Noordster». In zijn advies haalt rijkskommissaris Bentein aan dat men wel nooit de juiste draagwijdte der feiten zal kennen. Het was goed weer en niets liet een ongeval vermoeden. Niettemin gaan schipper en bemanning vrij uit.

Een laatste zaak betrof de stranding van de O.111 «De Maria» tijdens de visserij in de kustwater van de sleepboot «Zeetijger» kon toen de motor uitviel. Met bijstand ren. Het ongeval deed zich voor het vaartuig evenwel weer vlot komen en zelfs op eigen krachten naar de thuishaven varen. Schipper Deramoudt, die onderhoord werd, kreeg evenwel geen beroepsfouten ten laste gelegd en werd buiten zaak gesteld.

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

GUNSTIGE OPLOSSING VOOR PROBLEMEN INZAKE ARBEIDSONGEVALLENVERZEKERING

Zoals aangekondigd, ging vorige week vrijdag in de zaal van het Fonds voor Arbeidsongevallen, Dienst Zeevisserij, te Oostende de bespreking door tussen een vertegenwoordiging van het Fonds voor Arbeidsongevallen uit Brussel en de Rederscentrale.

De onderhandelingen gingen door onder het voorzitterschap van de heer Dries Claeys, Voorzitter van het Technisch Comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen (afdeling zeevisserij) en benevens de Griffier, de heer Van Oost, waren namens het Fonds uit Brussel overgekomen de heren Van Laethem (Directeur) en Depoorter.

De Rederscentrale was vertegenwoordigd door de heren Deroose, Desaever, Menu, Van Lul en Wittevrongel.

Wij kunnen meteen verklappen dat de resultaten uitermate gunstig zijn. Het heeft weliswaar lang geduurd — de nieuwe wetgeving inzake ongevallenverzekering dateert immers sedert 1972 — maar zoals reeds herhaaldelijk gezegd, bleef een oplossing uit tengevoege van een samenloop van omstandigheden, waaronder regeringswijzigingen, e.d.m.

Een aanhoudend streven heeft echter succes behaald, zodat vanaf 1 januari 1975 volgende regeling zal plaatshebben.

De premiesbasis : zoals bekend werd de premie ongevallenverzekering voorheen berekend per aangemonsterde dag.

Wij zullen hiervan niet meer in het lang en het breed de nadelen aanhalen, maar kunnen meedelen dat vanaf 1 januari de premie per R.M.Z.-dag zal verschuldigd zijn.

Een gunstiger en tegelijk ook logischer oplossing kon men inderdaad niet verwachten.

De premievoet : er kon worden bekomen dat de premievoet ongewijzigd blijft, nl. 7,40 t.h. op de gemiddelde lonen.

Merken wij in verband met één en ander op, dat de heer Minister van Sociale Voorzorg inmiddels zijn goedkeuring aan het principe van betaling per R.M.Z.-dag heeft gegeven.

BIJKOMENDE VERWEZENLIJKINGEN

In het raam van het streven van de Rederscentrale om daar waar mogelijk, de kosten zoveel mogelijk te drukken, werd ook op het stuk van de ongevallenverzekering resultaat bereikt.

Zo kon o.m. worden bekomen, dat de door de reders betaalde premie nog uitsluitend zal worden aangewend voor het financieren van arbeidsongevallen, uitbetalen van renten, pensioenen aan weduwen en wezen, enz...

Met de andere kosten zoals personeel, huur lokalen, kortom de administratiekosten, zal voortaan geen rekening meer worden gehouden in de exploitatie van het Fonds, zodat deze kosten ten laste zullen vallen van de nationale solidariteit en niet meer van de reders alleen.

Dit is van groot belang gezien dergelijke kosten de premiejast verzwaren.

Een gelijkaardig gunstig resultaat werd bekomen voor de 12,5 t.h. die op de te betalen premie wordt afgehouden en waarvan de opbrengst bestemd is om aanvullende uitkeringen aan de slachtoffers van arbeidsongevallen uit te betalen t.t.z. alle geïndexeerde renten. De inkomsten hiervan waren tot op heden zelfs deficitair. Nochtans zullen deze uitgaven voortaan ook niet meer in de exploitatierekening van het Fonds worden opgenomen, maar ook ten laste vallen van de nationale gemeenschap. Dit betekent dat deze 12,5 t.h. nog slechts zal worden aangepast, wanneer zulks in het stelsel in nationaal verband geschiedt.

Dit zijn belangrijke bijkomende voordelen, die een rem zullen betekenen voor de uitgaven en derhalve ook op de totaal te betalen premie.

Er is tenslotte een derde bijkomend voordeel, nl. het probleem van de boeten wegens laattijdige betaling.

Het kwam inderdaad tamelijk veel voor, dat reders boeten te betalen kregen wegens het niet vereffenen van de premie op de vervalddag.

De Rederscentrale had een oplossing hiervoor aangevraagd en voorgesteld, en ook dit probleem zal in gunstige zin worden opgelost. Het systeem zal zo werken, dat de reders over voldoende tijd kunnen beschikken om aan hun plichten te voldoen.

PRAKTISCHE REGELING

Zoals eerder medegedeeld, bekwam de Rederscentrale reeds dat vanaf dit jaar de formulieren ook niet meer door de reders zelf zullen moeten worden ingevuld.

De diensten van het Fonds voor Arbeidsongevallen te Oostende zullen voortaan dit werk doen. Omstreeks de 15de van dag na het einde van ieder trimester zullen de reders het reeds ingevulde formulier toege-

zonden krijgen, waarop tevens het bedrag staat welke aan het Fonds verschuldigd is.

Op dit formulier zal de datum staan tegen wanneer uiterlijk deze som zal moeten worden betaald. Dit formulier zal in tweevoud worden toegestuurd, waarvan 1 exemplaar behoorlijk ondertekend aan het Fonds voor Arbeidsongevallen te Oostende zal worden teruggestuurd.

Indien de reder het wenst kan hij «Onder voorbehoud van verificatie» tekenen. Het formulier zal van de betreffende formule zijn voorzien. Dit moet toelaten dat gebeurlijke vergissingen achteraf kunnen worden rechtgezet.

Tot zover de resultaten van de onderhandelingen, waarmee eenieder zeker tevreden zal zijn.

Bijkomende inlichtingen kunnen steeds op het secretariaat van de Rederscentrale worden bekomen.

DE DECCA VERHOOGING POSITIE ONDERHANDELINGEN

In de loop van vorige week hadden ook onderhandelingen plaats met vertegenwoordigers van INES uit Antwerpen, naar aanleiding van de voorgenomen verhoging van de huur- en onderhoudskontrakten voor Decca-toestellen.

Zoals bekend had de Rederscentrale eerder bij Decca Londen be-
zwaar aangetekend tegen de voorgenomen verhoging van 15 %.

Ook hier kunnen de resultaten als zeer gunstig worden aangezien.

Het voornaamste is het feit dat de verhoging, want daar is niet aan te ontkomen, beperkt zal blijven tot 10 % en dus niet met 15 % zal stijgen. In het raam van het streven naar kostenvermindering of naar het beperken van de kosten terzake in de toekomst, zullen nog een paar ideeën overwogen worden, zelfs met het oog op het verminderen van de kosten voor Decca.

Zo zal bv. naar een formule worden gezocht om op het einde van het jaar een premie toe te kennen wanneer in het buitenland niet op Decca-diensten wordt beroep gedaan. Een tweede mogelijkheid bestaat in het verminderen van de huurbedragen wanneer — voor hen die deze formule kiezen — zesmaandelijks wordt betaald inplaats van driemaandelijks.

Ook zal worden gestreefd naar de terugbetaling van de premie ingeval het schip wordt gesloopt en dit voor het gedeelte van de dag van de sloping tot en met het einde van het kontrakt.

Alhoewel het probleem van terugbetaling ingeval van oplig een moeilijk probleem is, dat reeds jaren geleden werd besproken en waarvoor alle beroepsverenigingen van de Westeuropese visserijstaten, verenigd in de W.E.F.C., bij Decca zijn tussengekomen, zonder resultaat evenwel, zal ook dit geval opnieuw worden behandeld omdat het om verschillende redenen verantwoord is dat huurgeld niet verschuldigd is, wanneer het schip opligt.

Vermelden wij tevens dat ook rekening werd gehouden met de devaluatie van het pond. Teneinde alle reders duidelijk op de hoogte te stellen van wat eigenlijk in het huurkontrakt met Decca staat, wat de formules betekenen die erin voorkomen, hoe de huurprijs en het onderhoudsgeld wordt berekend, e.d.m. zal in samenwerking met Ines Antwerpen, een nota worden opgemaakt ten behoeve van de reders.

Er werd trouwens overeengekomen regelmatig contact te houden met de Inesdirectie te Antwerpen voor alle mogelijke problemen welke de reders wensen op te werpen.

Reders die derhalve uitleg wensen of problemen hebben, kunnen zich steeds richten tot het secretariaat van de Rederscentrale.

Vermelden wij tenslotte dat dit gesprek te Oostende in de vergaderzaal van de Rederscentrale plaatsgreep in aanwezigheid van de heer Theeuws, Beheerder-Directeur van Ines Antwerpen, de heer De Jonghe (technische dienst) en de heer Greefs (boekhouding) van dezelfde maatschappij en de heer Casselman van E.S.A.

Voor de Rederscentrale namen deel de heren Hertsens, Van Lul en Wittevrongel.

RESULTATEN DANISH PAIR-PROJEKT

Nu voorbereidingen worden getroffen om opnieuw de Danish Pair Trawl te beoefenen, wordt eraan herinnerd dat de resultaten van het gemeenschappelijk projekt ter beschikking liggen op het Rijksstation (Stadhuis 4de verdieping), van alle reders.

De resultaten en de gegevens werden inmiddels verzameld en verwerkt in een niet minder dan 300 bladzijden tellend dokument. Reders die derhalve inlichtingen of dokumentatie wensen of vragen willen stellen kunnen steeds terecht op het Rijksstation.

(vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

Anderzijds lag het in de bedoeling eerstdaags in de drie havens in samenwerking met het Rijksstation een voorlichtingsvergadering te houden. Wij denken echter dat dit niet de gelukkigste formule is en dat het beter ware dat op een paar dagen per week gedurende een aantal weken in iedere haven zg. «ziddagen» te houden, waarop eenieder die zulks wenst individueel de nodige inlichtingen kan vragen.

Dergelijke dagen zouden worden gehouden in de drie havens en plaatsgrijpen in de burelen waarover de Rederscentrale beschikt in iedere haven. Hiervoor zou uiteraard beroep worden gedaan op het Rijkstation.

Een dergelijke formule is te verkiezen boven één enkele voorlichtingsvergadering omdat op die ene dag er steeds mensen zijn die niet kunnen komen, die dan van de informatie verstoken blijven, terwijl op zo'n vergadering de discussie steeds kan ontaarden in soms nutteloze gesprekken waaraan de reders zelf uiteindelijk weinig hebben, terwijl, volgens de formule van de ziddagen, iedereen op zijn gemak de nodige informatie kan vragen.

Wij zullen onverwijld de leden op de hoogte stellen van de verschillende data na ruggespraak met het Rijksstation.

STEEDS GEEN SCHADE-UITSPRAAK IN KWIKAFFAIRE!

Dinsdag jl. werd voor de rechtbank te Brugge nog maar eens gepleit in het geding dat de Rederscentrale heeft ingesteld tegen de fameuze Verbruikersunie die in januari 1973 — wat vliegt de tijd — de zeevisserij uitkoos als slachtoffer voor ledenwerving. Middel hier toe was de met veel tam-tam aangekondigde perskonferentie waarop met nog meer lef allerlei slogans tegen het visverbruik werden gelanceerd die omwille van het sensationeel karakter gretig door pers en andere nieuwsmedia de wereld werden ingestuurd. Het zijn trouwens diezelfde kommunikatiemiddelen, voorheen door de verbruikersunie misbruikt, die er thans van beschuldigd worden de hele zaak te hebben opgeschreefd.....

Hoe dan ook, de rechtbank schijnt erg verveeld te zitten met deze aan gelegenheid, en kan maar steeds niet de knoop doorhakken. Nadat het geval diende herpleit te worden ten gevolge van het overlijden van een der rechters, besliste zij twee maand geleden dat de Rederscentrale eerst dient te bewijzen dat er schade werd geleden vooraleer er een bedrag aan schadevergoeding wordt uitgesproken! Deze schade werd dus deze week dinsdag henleit maar ondanks tal van aangevoerde bewijsstukken volde steeds geen uitspraak. Ondanks de verminderde gemiddelde prijs voor de bewuste periode, ondanks de gevoelige grotere opvang en derhalve ook ondanks de gedaalde bijdragen tengevolge van een en ander..... feiten en vaststellingen die voldoende kunnen worden bewezen. Men wil nog treffender bewijzen!

De visventers, winkeliers en anderen die in de bewuste zwarte dagen volgden op de feiten hun verkoop tot soms de helft en meer zagen slinken, vormen het levend bewijs van de geleden schade maar blijkbaar, en jammer genoeg, heeft niemand van hen persoonlijk klacht neergeleed en werd, voor wat de ambulante vishandel betreft, beëindigde wijze vertrouwen geschonken aan het Nationaal Verbond der Visventers dat prompt naar het voorbeeld van de Rederscentrale, wél een rechtszitting instelde. Alhoewel deze klacht als gegrond werd

beoordeeld, werd de eis voor schadevergoeding onontvankelijk verklaard omdat een beroepsvereniging niet namens haar leden schadevergoeding kan eisen. Hadden de individuele leden zulks bv. gedaan dan lagen de kansen ongetwijfeld gans anders. De Rederscentrale Productentenorganisatie — dus ook niet de Beroepsvereniging VZWO — kan dit wél.

Wat er ook van zij, het is in ieder geval merkwaardig dat over het principe van het geval een beslissing uitblijft. We bedoelen hier de hoofdaanklacht waarop de Rederscentrale zich in eerste instantie had gebaseerd — en dus ook haar verdediger Mr. Heymans — nl. de onverantwoorde, niet-wetenschappelijk gefundeerde actie tegen een bepaalde sektor tengevolge waarvan tal van bij deze sektor betrokken inkomens schadelijke gevolgen hebben ondervonden. Dit zou er op neerkomen dat om het even welke drukkingsgroep ongestraft de gans bevolking de stuipen op het lijf mag jagen zonder ernstig wetenschappelijk gefundeerd bewijsmateriaal. Minder ernstige wansmakelijke grappen werden reeds straffen uitgesproken..... En diezelfde verbruikersunie werd reeds vroeger voor gelijkaardige feiten veroordeeld! Na iedere «aktie» volgt een ledenwerving.....

We begrijpen dan ook niet waarom zo geaarzeld wordt en men nog meer bewijzen vergt. Het is waar, het probleem is bijzonder moeilijk en kompleks waar het gaat over 't bepalen van het schadebedrag, afgezien dan van de lagere prijzen, de meer opvang en de mindere ontvangsten aan bijdragen. Precies zoals het moeilijk is het gunstig effect van een propagandakampagne in konkrete cijfers uit te drukken.

Dat men echter blijft twifelen aan feiten is verwonderlijk.

Een salamonoordeel is hier misplaatst.

Recht moet zegevieren. Hopen we dat recht en wijsheid de bovenhand halen. Aan onrecht, intriges, machtmisbruik en noem maar op hebben we al meer dan ons lief is.....

ZANDWINNING UIT ZEE

Ook dit is één van de vele problemen die onze aandacht vergen.

Voor een paar maanden verschenen — eindelijk — de uitvoeringsbesluiten op de wet inzake exploratie en exploitatie van ons kontinentaal plateau. Hierin wordt bepaald waar, wie, hoe e.d.m., onderzoeken naar wat dan ook op het kontinentaal vlak mag verrichten, aan zandwinning, olieboringen enz. mag worden gedaan. Het geheel is onderworpen aan een stelsel van vergunningen. Beschreven wordt hoe de aanvragen daartoe moeten worden ingediend, welke procedure zal worden gevolgd om de vergunningen toe te kennen of af te wijzen, hoe bezwaar kan worden aangetekend, enz.

De Rederscentrale volgt deze aan gelegenheid. Op haar aandringen en inzonderheid voor wat gebeurlijke zandwinning betreft, werd aangevraagd opdat het bedrijf zou worden geraadpleegd. De heer Poma, Staatssekretaris voor Leefmilieu heeft medegedeeld dat aan een studiegroep opdracht werd gegeven het probleem van de zandwinning uit zee in al zijn aspecten en gevolgen te onderzoeken en hierbij ook de zeevisserijsector te raadplegen. Bepaalde geruchten doen de ronde als zou binnenkort aan zandwinning worden gedaan in het gebied Schooneveld voor de oostkust, gebied dat druk door onze garnalenvissers wordt bewerkt.

Bevestiging daarvan kon niet worden bekomen maar in elk geval werden inlichtingen genomen en voor alle zekerheid reeds protest tegen gebeurlijke plannen aangetekend.

HET GEVAAR VAN ONBEHENDIGE JACHTLUI

Dat duizenden en duizenden jongeren meer en meer naar avonturen en het varen met yachten aangetrokken zijn, is een feit.

Velen kopen allerlei oude broel, afgedankte kleine vissersvaartuigen, enz.

Daarenboven zijn er ook veel die zowel voor de zeilyacht als deze met motoren voortbewogen, noch technisch noch zeevaardig opgeleid zijn en bij het varen een bestendig gevaar zijn voor zichzelf en voor anderen.

Waar men in het algemeen kleine havens uitzoekt om de gevaren te ontwijken, is het gevaar bij het in- en uitvaren van een haven tot het minimum herleid, althans voor dit gedeelte.

Maar bij het uitvaren van havens zoals Oostende en Zeebrugge, is dit gevaar steeds groot en gebeuren er wekelijks aanvaringen of avonturen, waarvan de meeste steeds verzwegen worden.

Dat niet, elkeen over dezelfde kam dient geschoren, is een feit.

De Nederlandse Overheid heeft met dezelfde problemen af te rekenen als de onze. Maar deze wil het probleem en de gevaren daaraan verbonden zo snel mogelijk oplossen.

OPNIEUW BEMANNINGS- PROBLEEM ?

Via de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening — die slechts door bekend maken van de vacatures bemiddeld optreedt — wordt een circulaire rondgestuurd waaruit blijkt dat de Regie voor Maritiem Transport liefst maar 50 matrozen zal recrutereren. Dit is 5% van het totaal aantal vissers en, bij wijze van sprekend voorbeeld, ca 11% van de Oostendse bemanning!

Voorkeur wordt immers gegeven aan vissers en dan nog aan deze tussen de 21 en 40 jaar voor het loodswezen en 21 en 50 jaar voor de regie. Kortom onze beste (jonge) krachten.

Gaat de miserie dan werkelijk weer beginnen en moet de visserij dan steeds kweekschool zijn voor andere sectoren?!

Wat baten dan de inspanningen en financiële offers die wij getroosten (zoals bv. het fonds voor scheepsjongens) voor het aantrekken van jonge krachten wanneer deze achteraf aangetrokken worden door andere sectoren.

Wij hebben wel begrip voor de vrijheid van arbeid, maar kan men echt niet uit elkaars vaarwater blijven en hoeft deze aanmoediging wel. Kan niet ergens anders worden gerecru't, nu vooral men de mond vol heeft over werkloosheid!!!

En indien toch de voorkeur naar vissers gaat, waarom dan niet de leeftijdsgrens verhogen. De Regie zal echt nog goed gediend zijn met minder jonge krachten ook.

In die zin is de Rederscentrale dan ook tussengekomen bij de bevoegde overheid.

Een vaarbewijs noodzakelijk

Het ziet er naar uit, dat de 130.000 Nederlanders, die een boot bezitten, binnenkort een examen zullen moeten afleggen. De Nederlandse regering overweegt inderdaad binnen afzienbare tijd een vaarbewijs in te voeren.

Zonder zo'n vaarbewijs, zo menen de deskundigen van het ministerie van Justitie, is het thans gewoon onmogelijk iemand het varen te verbieden.

Met de vaarproef hoopt de overheid het aantal ongevallen op het water — jaarlijks ongeveer 1000 — te verminderen. Dat er niet meer zijn, is volgens haar alleen maar te danken aan de ervaring van de beroepsschippers.

De jongste tijd zou de politie op het water bovendien steeds meer gevallen van «dronkenschap aan het roer» vaststellen.

En dat is niet verwonderden.

Wij menen de aandacht van onze Belgische bevoegde Overheid op dit belangrijk probleem te moeten vestigen in de hoop dat ook bij ons spoedig maatregelen van die aard zouden getroffen worden in het belang van alle zeevarenden en de avontuurlijk aangelegde personen.

LOSSE PUNTJES ...

■ De Canadese vissers hebben onlangs aan de regering gevraagd om een grondig onderzoek te laten uitvoeren over de oorzaken van de prijsverschillen op de afslag (in de vismijnen) en in de winkels. In de winkel betaalt de verbruiker «zijn» vis en op de afslag krijgt de visser geld voor «zijn» vis.

De Canadese vissers beweren dat zij van een bepaalde onderneming slechts 15 ct (5,25 fr.) per pond voor tong krijgen, terwijl de supermarkten \$ 1,69 (59 fr.) per pond voor tongfilets aanrekenen.

En de reacties van de supermarkten ?

Er moet toch rekening worden gehouden met het feit dat 4 pond tong nodig is voor 1 pond filets en dat er verder kosten zijn voor de verwerking, de verpakking, het invriezen en de distributie.

Ja, natuurlijk.

X X X

■ Een strikte toepassing van de milieuwetgeving met betrekking tot de kwaliteit van het gebruikte water, de arbeidsveiligheid en de kwaliteitswaarborg van het product, zal in de U.S.A. tot gevolg hebben dat tal van visverwerkende bedrijven zullen moeten sluiten en verdwijnen.

Kwestie dat de produktiekosten zullen stijgen... en door iemand moeten worden gedragen, lees betaald.

X X X

■ De overeenkomst omtrent de trawlvrije zones rondom Noorwegen (zie het Visserijblad, 7 februari 1975) werd door de schippers (uit Grimsby en Hall) van de diepvriestrawlers zeer slecht ontvangen.

Zij voeren aan dat zij niet op voldoende wijze bij de besprekingen waren vertegenwoordigd. Met hun medewerking zouden zij er beter vanaf gekomen zijn. Zo beweren zij. Maar Mr. Bill Suddaby, voorzitter van de «British Trawlers Federation» had reeds vroeger zijn ontgoocheling over de overeenkomst geuit.

Ja, de visserij wordt een moeilijke job !

X X X

■ Je weet toch wat krill is ? De naam krill is afkomstig uit het Noors en betekent larven of zeer jonge vis. Maar meestal verstaat men onder krill de crustacea Euphausia superba Dana of kleine garnalen die voedsel zijn voor walvissen, zeehonden en vele vissoorten.

Welnu, en dat weet je wellicht niet, Japan wil de commerciële visserij op krill in de Arctische wateren intens gaan ontwikkelen.

X X X

■ Verder nieuws uit Japan.

Japanse trawlers die op haring vissen in het noord-westelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan, hebben nu grote belangstelling voor inktvis. Inktvissen zijn een zeer gewaardeerd product in Japan en onderzoek wordt uitgebreid om inktvissen te vangen in andere gebieden dan de eigen kustwateren. In de kustwateren zijn de vangsten teruggelopen. Kwestie van overbevissing. En... temeer daar prijzen worden betaald tot 275 yen (33 fr) per kilo voor verse inktvissen en 322 yen (39 fr) per kilo voor op zee bevroren inktvissen.

X X X

■ Derde Japanees bericht.

Twee Japanesen werden belast met onderhandelingen met Ecuador. Omwille van de met 300 percent verhoogde visserijrechten.

Ecuador heeft een 200-mijl visserijzone en vraagt vergunningstaksen om in die zone te vissen.

En dan te weten dat Japan in deze zone grote interesse heeft voor tonijn.

MANILLEN TEN VOORDELE VAN SOCIALE WERKEN VOOR VISSERIJSSCHOOL „JOHN BAUWENS”

Voor de vierde maal richten de directeur, de leerkrachten en de vriendenkring een kaartavond manillen in. Zoals de voorgaande jaren zal alles plaats vinden in de lokalen van de school zelf en wel op 22 maart vanaf 19 uur 30. Niet-kaarters vinden hun gading in oergezellige spelletjes zoals trou-madame en de teerlingbak. Bij deze laatste zijn prachtige prijzen in natura voorzien die echt de moeite waard zijn. Voor de kaarters is er 3.000 fr aan geldprijzen voorzien die eveneens met prijzen in natura zullen worden aangevuld. Alsof dat niet genoeg is zullen de inrichters onder de aanwezigen gratis enkele prachtige prijzen verloten. Er zullen onder andere twee prachtige schilderijen bij zijn van heden-

daagse Oostendse kunstenaars.

De inflatie negerend hebben de organisatoren het inleggeld behouden op de democratische prijs van 25 fr. Hoewel er nog een tiental dagen ons scheiden van de kaartavond kunnen de sympathisanten nu reeds kaarten verkrijgen bij de leraars, de leerlingen en de bestuursleden van de vriendenkring.

Deze avond kan ook beschouwd worden als één grote rendez-vous van vele vissers en mensen die in de visserijnijverheid hun brood verdienen. Mensen die de vorige jaren aanwezig waren weten dat en de goede herinnering die zij hebben bewaard aan die avonden zullen hen zeker aanzetten om dit jaar terug te komen en om veel vrienden mee te brengen.

De onderzoeksraad voor scheepvaart en zijn disciplinaire rechtsmacht

In het maandblad „Nautilus” van het Belg. Zeemanscollege van februari werd een artikel gewijd aan de Onderzoeksraad voor Scheepvaart zoals hij op 30 juli 1926 werd opgericht.

Dit artikel geven we hierna weer om er in één onzer volgende nummers op terug te komen, waarin we hopen toch enkele problemen naar voren te brengen, die het doel van die instelling en haar noodzakelijkheid wat meer tot uiting zouden moeten doen komen.

Dit artikel luidt :

1. Inleiding :

De onderzoeksraad voor de scheepvaart werd opgericht bij wet van 30 juli 1926.

Doel : bevoegdheid en geschiktheid verzekeren van het hoger belgisch scheepspersoneel.

Bevoegdheid : 1) oorzaken van de zeevaartongevallen (belgische schepen) vaststellen, 2) disciplinaire rechtsmacht uitoefenen op de kapiteins, officieren en op elke, ook niet-gediplomeerde persoon die de verantwoordelijkheid draagt voor de wacht of belast is met het voeren van een schip.

Tuchtstraffen : 1) waarschuwing, 2) vermaning, 3) schorsing of intrekking van diploma's of vergunningen, 4) tijdelijke of definitieve ontzegging van het recht om in een bepaalde functie te varen.

Beroep : de beslissingen van de raad zijn niet vatbaar voor beroep.

2. Probleemstelling : disciplinaire rechtsmacht gemotiveerd of niet ?

Alle scheepvaartongevallen krijgen in de praktijk een oplossing (buiten de onderzoeksraad).

De kwestie «materiële schade» wordt onderzocht en geregeld, meestal ofwel bij gemeen akkoord tussen de betrokken partijen ofwel via een onderzoek langs de rechtbank van koophandel. Vallen er gekwetsten of doden te betreuren dan treedt steeds automatisch de daartoe bevoegde rechtbank op die de zaak, los van de materiële schade, behandelt.

De belangen van alle partijen zijn bij een scheepvaartongeval m.a.w. altijd gewaarborgd.

Onafgezien daarvan lopen een aantal bemanningsleden niettemin het gevaar hun betrekking of functie tijdelijk of definitief te verliezen t.g.v. een uitspraak van de onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Voorbeeld :

Een schip, met moderne apparatuur uitgerust, komt in de mist terecht. De gezagvoerder kan er het bijltje bij meerleggen en ankeren. Hij kan ook de hem ter beschikking gestelde instrumenten gebruiken om, mits in achtname van de nodige voorzorgen, door te varen. Opteert hij voor de tweede oplossing (en dit zal in de praktijk meestal het geval zijn) dan wordt, ondanks alle mogelijke voorzorgen, het risico voor een scheepvaartongeval groter. Dat hij tracht verder te varen is echter logisch vermits hij enerzijds over het nodige brevet beschikt en anderzijds door de reder geschikt werd bevonden om een bepaalde functie uit te oefenen. Het lijkt evenwel niet konsekwent dat hij, juist door zijn kennis in de praktijk om te zetten, tevens zijn verdere loopbaan in het gedrang brengt. Bovendien betreft hij er willens nilens een aantal andere mensen bij (b.v. de wacht waarin het ongeval gebeurt).

Wetend dat de belangen van alle partijen a priori zijn veilig gesteld is het enerzijds voor de hand liggend dat de gezagvoerder een zeker risico (ten slotte eigen en gekoppeld aan het zeemansberoep) zal nemen maar anderzijds is daar de disciplinaire rechtsmacht van de onderzoeksraad die hem ervan afhoudt dit te doen.

3. Discussie :

Het is nuttig dat de onderzoeksraad de oorzaak van bepaalde scheepvaartongevallen tracht te achterhalen omdat daardoor soortgelijke rampen later kunnen vermeden worden.

Het lijkt ons veel minder logisch dat dezelfde raad ook over een disciplinaire macht beschikt en tuchtstraffen kan uitspreken over iemand die enerzijds door het behalen van een bepaald brevet zijn theoretische kennis heeft bewezen en anderzijds door de reder geschikt werd bevonden om een bepaalde functie aan boord uit te oefenen.

Is het konsekwent dat iemand in een beroep als dit, waar de risico's veelvuldig zijn, ook nog kan gestraft worden (niet door zijn reder maar door derden !) omdat het ongewild en ondanks alles toch eens verkeerd kan lopen ?

M.V.C.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een schelvisweek alleszins deze week met ruim 2.000 benmen schelvis en iets minder rode zeebaars. Andere soorten als leng, wijting, schaat, koolvis en schotse schol werden van IJsland in eerder geringe mate aangevoerd. Van het Kanaal een aanvoer die stilaan meer gaat bestaan uit ronde soorten. De aanvoer van tong is iets groter geweest dan voorgaande week en bedroeg rond de 20.000 kg. De prijs voor deze soort is iets gedaald met vooral op dinsdag goedkopere lappen en grote tongen. De rogsoorten zijn erg duur geweest met grote rog regelmatig tot 45 fr en keilrog tot 55 fr. Heek had ook plots meer belangstelling waardoor de prijs voor de grote sortering opliep tot 60 fr en de middensorteringen rond de 40 fr noteerden. Kabeljauw en gul waren nogal goedkoop met voorp Kanaal-kabeljauw rond de 20 fr en voor West-kabeljauw tot 31 fr. IJslandse gulden kregen van 19 tot 23 fr.

Zeer matige prijzen voor de veel gebrachte soorten waarbij schelvis dinsdag nog goedkoper was dan maandag en toen tussen 11 en 16,60 fr noteerde. Maandag kreeg de grootste schelvis sortering tot 24 fr. Rode zeebaars was dan ook veel minder duur dan gewoonlijk met aanvankelijk rond de 22 fr en nadien een prijs die terugviel tot 17,60 fr. Grote wijting van IJsland zakte naar 13 fr, de West-wijting bleef nochtans duur met grote sortering maandag tot 27 fr. Haai werd door een paar schepen van de West aangevoerd, de prijs lag rond de 22 fr. We hebben deze week weer gezien dat de aanvoer veel te groot was om aan de eerder geringe vraag te voldoen. Dat ligt dan niet aan de grote aanvoer op de eigen markt maar veeleer aan de aanvoer in de andere havens. In Engeland, Duitsland en andere landen is er vis te veel zodat alleen naar Frankrijk iets kon verzonden worden. Ginder gaat men nu echter al weer in zee zodat de komende weken ook daar de aanvoer zal aangroeien. Het zeer ongewone weer van de laatste weken laat overal een zeer regelmatige visserij toe waardoor overal veel vis binnengebracht wordt. Wie had dat een paar maanden geleden gedacht? Daarmee is nog maar eens onderstreept dat in de visserij van alles mogelijk is. Het is natuurlijk wel moeilijk voor de handel om een vaste prijs te hebben zoals het voor de reders moeilijk is om met de lage prijzen van de laatste weken nog aan renderende uitslagen te geraken. We mogen ons immers niet blind staren op de opbrengsten van de IJslanders die deze week bereikt werden.

Ze zijn zeker erg goed maar moeten ook dienen om voorafgaande en wellicht komende, slechte reizen goed te maken.

In totaal een aanvoer van ongeveer 9.500 benmen vis en 20.000 kg tong. De opbrengst hiervan bedroeg maar 11.495.494 fr

GARNAAL WEER DUURDER

Er werden tijdens de voorbije week 67 garnaaivangsten binnenge-

STRAALBUIZEN

bracht. Die 67 vangsten leverden echter maar 3796 kg garnaal op die verkocht werden voor 318.751 fr. De prijs is dus weer iets opgelopen en bedroeg bijna 84 fr. Het is zo dat de garnaaivangsten de laatste maanden erg klein zijn zodat die hoge prijs er niet zo gauw zal uitgaan. Vooral nu Pasen toch op komst is. De hoogste aanvoer per dag bedroeg amper 780 kg, daarvoor waren 15 vangsten nodig. Gemiddeld per schip een vangst(je) van 56 kg.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD ETEN

Februari zeer slecht voor Oostendse visserij

Zoals het in de loop van de voorbije maand reeds kon voorzien worden is het helaas ook uitgevallen. De aanvoer verminderde met 53.685 kg niettegenstaande een viertal Deense schepen nog voor rond de 20 ton vis zorgden. De opbrengst is nog sterker gedaald en viel terug naar 47 miljoen 499.558 fr, wat meer dan 6 miljoen minder is dan dezelfde maand van verleden jaar. Het is inderdaad zo dat dit keer de gedaalde aanvoer niet duurder verkocht werd zoals andere jaren wel het geval was. De gemiddelde prijs lag zelfs duidelijk lager dan in 1974 en zakte van 27,50 fr naar 25 fr. Het is vooral de ineensstorting van gul- en kabeljauwprijs die deze lagere gemiddel-

niet verwonderlijk dat de Oostendse vloot steeds kleiner wordt. De vooruitzichten voor de komende zomermaanden zijn echt niet om te gaan springen.

De totale visaanvoer bedroeg in februari 1975 maar 1 miljoen 894.822 kg tegen 1.948.507 kg verleden jaar. De opbrengst zakte van 53.638.477 fr naar 47.449.558 fr.

Aan vreemde vis werd voor 1.324.012 fr vis verkocht, de garnaaelopbrengst bedroeg 1.361.126 fr. en was wel iets hoger dan verleden jaar. Hier is vooral de hogere prijs oorzaak van de grotere opbrengst.

REEDS 426 TON VIS MINDER EN 20 MILJOEN FRANK MINDER NA 2 MAANDEN

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

de prijs heeft in de hand gewerkt. Het is inderdaad maanden geleden dat nog kabeljauw aan minder dan 20 fr verkocht werd. Die prijs is trouwens geenszins renderend voor onze reders die niet alleen veel kleinere vangsten aanvoeren dan een paar jaar terug maar die ook veel groter en zwaardere uitbatingkosten hebben. Het is dan ook

Het gaat werkelijk zeer snel de berg af dit jaar. Rekening houdend met de inflatie en de zwaardere uitbatingkosten betekenen die 20 miljoen fr minder opbrengst een heel wat zwaardere verliespost. Slechts 90 miljoen 618.861 fr voor al wat te Oostende aangevoerd werd, tegen 110.830.018 fr in 1974. Daarmee staan we trouwens onder het opbrengstcijfer na twee maanden in 1973. De aanvoer zakte met 426.000 kg tot 3.515.913 kg wat bitter weinig is

Ook de gemiddelde prijs na twee maanden is gedaald en viel terug van 28,10 fr naar 25,70 fr.

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01 (7390V)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

JAARLIJKSE VISSERSHULDE TE OOSTENDE

De jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers te Oostende gaat door op Tweede Paasdag, maandag 31 maart 1975.

Te 9.30 uur zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk van St. Petrus en Paulus.

Om 10.20 uur vertrekt de stoet naar het Monument der Zeehelden, waar een bloemenhulde zal gehouden worden. De bloemtuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis „t Zal wel gaan”.

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
00-31-1150-4117

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

10-3	13	341.700	7.616.349
11-3	6	129.800	3.260.290
12-3	2	16.750	618.855
	21	488.250	11.495.494

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

5-3	11	728	58.210	63.—	93.—
6-3	13	734	58.834	63.—	91.—
7-3	10	493	39.525	73.—	104.—
8-3	8	514	47.854	81.—	109.—
10-3	10	547	46.155	73.—	98.—
11-3	15	780	68.173	79.—	103.—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6-3	1	37	3.330	90.—	90.—
10-3	3	128	9.912	67.—	83.—
11-3	1	70	5.131	69.—	77.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-3	1	650	38.568
8-3	1	340	19.111
10-3	8	17.552	467.803
12-3	8	15.665	420.046

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 6 MAART 1975

O.236, IJsland
O.243, Kanaal
N.3, Kanaal
N.705, Kanaal
N.736, West
O.69, West
N.45, West

Z.452, Noordzee
O.312, Noordzee
Z.38, Kanaal
O.114, Kanaal
O.224, Kanaal
Z.14, Kanaal

ZONDAG 9 MAART 1975

O.82, Kanaal

VRIJDAG 7 MAART 1975

O.206, Kanaal
O.127, Kanaal
O.180, Kanaal
O.135, Kanaal
O.118, Kanaal
N.159, West

DINSDAG 11 MAART 1975

N.40, West

WOENSDAG 12 MAART 1975

O.202, IJsland
Z.34, Kanaal
N.719, West

ZATERDAG 8 MAART 1975

O.182, IJsland

ZIJ HADDEN PECH...

— Bij het winden en vieren van de boeien in het Kanaal, begon de Z.162 «Van Dijk» hevig te trillen en is de dubbele voormast hevig beginnen te schudden. Daar een cirkelvormige scheur in de voormast ontstond, besloot schipper Robert Gheselle naar Milfordhaven te stevenen. De voormast begon te scheuren onder de bok. Na de boeien aan dek gewonden te hebben, staakte men de visserij om naar Milfordhaven te stevenen.

— Door het haperen aan een onder water zittend voorwerp, brak het korretouw aan boord van de Z.497 «De Polaris». Hierdoor gingen zowel het korretouw als de bakboordboel verloren. Dreggingswerken leverden niets op. Na het breken van het dreggingsanker, werd de visserij gestaakt om naar Newlyn te lopen.

— Bij het winden van de stuurboordboel aan boord van de Z.516, brak het vliegwielt van de visliet. Beide boeien bleven op de bodem van de zee hangen. Aan de Z.27 werd hulp gevraagd om de boeien in te winden. Bij de hulpverlening is de Z.27 tegen de stuurboordbok van de Z.516 gevaren die plooid. Ook het korretouw van het stuurboordnet werd door de Z.27 afgekraakt, zodat de stuurboordboel verloren ging en later ook de bakboordboel.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

OOSTENDE

MAANDAG 10-3-1975

IJSLAND			
O.202	17	1450	— 1.423.704
O.334	17	1230	— 1.045.640
O.317	17	1400	— 1.382.070
O.129	17	500	— 450.950

KANAAL			
Z.34	17	70	5000 646.140
O.123	15	450	— 321.170
O.282	15	550	— 518.470
N.543	15	50	3200 454.060
O.94	16	320	— 334.245
O.369	13	120	1400 293.820

WEST			
N.719	7	200	— 248.120
N.40	8	220	— 286.090
O.192	6	120	— 151.670

DINSDAG 11-3-1975

IJSLAND			
O.316	18	1800	— 1.272.150

KANAAL			
O.181	18	140	3000 427.115
Z.499	18	100	3500 546.780
O.141	16	300	500 330.890
O.306	16	200	500 332.705
O.229	16	300	300 323.835

WOENSDAG 12-3-1975

KANAAL			
O.254	16	175	3500 517.120

WEST			
N.720	4	90	— 101.735

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 6-3-1975

Z.444	16	2.500	130	433.326
Z.497	14	900	100	254.407
Z.580	5	200	60	146.370
				834.103

VRIJDAG 6-3-1975

Z.492	14	1.000	130	376.973
Z.570	7	400	40	128.830
Z.142	16		170	180.070
Z.161	6	800	60	247.430
Z.578	6	300	40	108.820
				1.042.923

MAANDAG 10-3-1975

B.604	12	50	100	124.742
Z.507	16	1.700	170	425.338
Z.408	7	1.000	80	204.548
Z.512	7	800	60	241.930
Z.564	9	500	130	275.640
Z.575	10		200	191.242
Z.533	9		70	140.718
Z.429	9	1.600	190	396.866
Z.582	9	400	50	137.430
Z.506	12	1.200	280	454.116
Z.559	12	1.100	100	305.923
Z.108	18	2.800	320	716.720
				3.615.263

DINSDAG 11-3-1975

B.5	16	4.800	350	858.497
Z.568	8	300	130	184.800
Z.460	9	100	70	119.539
Z.599	7		180	188.785
Z.505	7	500	60	151.580
Z.262	10	300	150	248.608
Z.30	10	1.400	250	513.537
Z.569	13	700	110	269.465
Z.307	12	600	80	225.055
Z.598	6	100	30	63.249
				2.823.455

WOENSDAG 12-3-1975

Z.592	7	300	60	119.340
Z.547	9	900	80	243.274
Z.315	12	200	250	361.654
Z.200	16	3.500	230	652.867
Z.421	12	1.000	80	290.630
Z.402	13	500	150	261.060
Z.573	15	1.000	110	317.535
				2.246.360

NIEUWPOORT

MAANDAG 10-3-1975

N.762	104.305	N.590	76.065
N.345	114.610	N.346	63.130
N.172	74.003		

Deze vaartuigen losten 17.500 kg vis! De meest voorkomende soort, waren wijtingen. Een paar vangsten met Kanaalsoorten. Weinig kabeljauw en amper 400 kg tongen, alles samen geteld. Tarbot en grieten waren heel goed in trek en grote stuks tarbot kregen van 180 tot 200 fr de kg, de grieten van 90 tot 120 fr. Dit was ook de prijs van de staarten. Grote roobaard kwam aan 38 fr, wijl de 2e soort van 650 tot 900 fr de ben opleep! Rode soldaten van 50 fr voor de grootste en de 2e soort 1870 fr de ben of 37 fr de kg. Kabeljauw en de grootste gulen van 1900 tot 2000 fr de ben. De andere gulsoorten van 1800 tot 1500 fr. Weinig platvis, welke 1100 fr voor dedrielingen, kleine platvis (volgens kwaliteit) van 900 tot 1500 fr de ben.

Rogsoorten werden ook aan middelmatige prijzen verkocht: Kee's (keilrog) 2750 fr de ben, de moers 2100 fr, tilten 1800 fr, grote scherpstaarten 1900 fr. Vlaswijting van 1270 tot 1400 fr de ben. De tongen: van 90 fr voor de lappen tot 164 fr voor de 4e. Voor de kleinste tongsoort werd heel «luid» geroepen en dit aan 140 fr de kg! maar zoals reeds gezegd «heel weinig» te vangen!

In een algemeen overzicht op de prijzen van de maandagmarkt, kan een verbetering vastgesteld worden, waaraan de «opschorsing» van de staking in het visbedrijf in Frankrijk, daar zeker wel de doorslag heeft aan gegeven!

WOENSDAG 12-3-1975

N.738	86.560	N.591	102.347
N.723	95.038	N.470	66.226

De aanvoer voor de woensdagmarkt bedroeg: 15.665 kg, voor een opbrengst van 420.046 fr. De vier vaartuigen hadden vissoorten van verschillende visgronden, dus er was keus en variatie!

Tarbot kreeg terug zijn prijs van 120 tot 175 fr. Grieten rond de 160 fr, net als de staarten. Rode soldaten 2670 fr voor de grote, de 2e soort 1980 fr de ben. Grote roobaard kwam aan 45 fr de kg wijl de robaardjes van 700 tot 600 fr kregen. Zeehonden 1280 fr en omtrent dezelfde prijs voor de speerhaaien (1100 fr). Grote wijting van 1200 à 1300 fr de ben, kleine van 700 tot 800 fr. Rogsoorten: moers 2250 fr., tilten van 1750 tot 1980 fr de ben.

Platvis: grote soort 750 fr, drielingen 1200 fr en visjes van 620 tot 750 fr. De tongen van 80 tot 95 fr voor de lappen, 3e, 4e en 5e van 140 tot 157 fr. Kleine tong 117 tot 125 fr.

LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN maand februari 1975

INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIVEN P.K.:
Z.161 „KNAR” — Eigendom: PAUWAERT Constant en CARTON Marcel, Ridder de Vrièrstr. 25, 8390 Knkke-Heist.
Motor: Deutz — 900 P.K. — nr. 5344614 — bouwjaar 1974
Zeebrief: 11-2-1975.

ADRESVERANDERING:
O.404 „WODAN” — eigendom: MILLE Laurette, Jacob Besagestr. 79, 8400 Oostende.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-3-1975	11-3-1975
Schelvis		
Groot	19.20-23.40	15.—16.60
Middel	17.—20.60	12.20-15.40
Klein	13.40-16.60	10.40-12.—
Kabeljauw	19.—21.20	20.—24.—
Gul	20.—22.—	19.20-19.60
Wijting	11.—13.80	11.—12.40
Schaat	35.—48.60	38.—44.—
Zeebaars	17.40-24.60	17.80-19.—
Leng	24.—46.—	20.—35.80
Schartong	13.—28.20	18.—29.40
Heilbot	90.—121.6	102.0-131.0
Koolvis	19.20-22.40	16.—16.20
Hondstong	5.20-29.40	4.80—
Zeeewolf		
Staart	80.—95.—	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	10-3-1975	11-3-1975	12-3-1975
Lappen	80,—83.60	74,40-82,—	74,20,—
Grote	99,—104,5	99,—105	103,2,—
3/4	138 -148,4	127,4-141,2	126,6-134,2
Blok	140 -151,6	135,4-144,2	133,6,—
voor-kleine	130 -140,2	125,6-140	124,4-128
kleine	120,4,—	125 —,—	112,6,—
slips	115 —,—	114 —,—	111,8,—

Zeebrugge

Soorten	10-3-1975	11-3-1975	12-3-1975
grote	82,—85,—	80,—88,—	77,—83,—
blok	103 -108	108 -109	104 -108
fruit	136 -140	139 -149	145 -150
schone kleine	137 -145	137 -153	145 -154
kleine	122 -133	125 -136	132 -137
tout petit	115 -128	118 -129	124 -128
slips	98,—108	100 -108	104 -111

Nieuwpoort

Soorten	10-3-1975	11-3-1975	12-3-1975
Tong I	90,—,—		80,—92,—
Tong II	127 —,—		90,—110
Tong III	145 -157		148 —,—
Tong IV	150 -164		157 —,—
Tong V	143 -155		144 —,—
Kleine	141 —,—		126 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	10-3-1975	11-3-1975	12-3-1975
Grote	14,40-22,80	22,40,—	15,80,—
grote iek	16,—21,20	21,—,—	15,40,—
kleine iek	15,60-19,—	22,—,—	14,40,—
derde slag	14,40-20,—	16,—,—	14,40,—
platjes	12,40-15,80	12,60-13,—	14,20,—

Zeebrugge

Soorten	10-3-1975	11-3-1975	12-3-1975
I	14,25-17,—	14,25-17,—	14,25-16,—
II	14,25-17,—	14,25-16,—	14,25-17,—
III	16,—18,—	14,25-20,—	14,25-18,—
V	17,—18,—	17,—19,—	14,25-21,—
IV	12,30-14,—	12,30-14,—	12,30-14,—

Nieuwpoort

Soorten	10-3-1975	11-3-1975	12-3-1975
Moeien	26,—40,—		15,—,—
grote pladijs	20,—45,—		24,—,—
drielingen	24,—30,—		13,—18,—
platjes			

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 14 MAART 1975

NOORDZEE: Z.209 met Z.509: 350 bennen, t.t.z. 110 b. shelfcod, 100 b. kabeljauw, 140 b. gullen.

MAANDAG 17 MAART 1975

IJSLAND: O.318 met 800 bennen, t.t.z. 60 b. shelfcod, 350 b. kabeljauw en gullen, 30 b. schelvis en totten, 220 b. rode bonen, 30 b. schotse schol en mieten, 80 b. lengen, 30 b. varia;

O.81 met 1.000 bennen, t.t.z. 300 b. kabeljauw en gullen, 80 b. koolvis, 100 b. schelvis en totten, 450 b. bonen, 75 b. lengen, 25 b. varia.

KANAAL: N.579, N.752, N.706, N.41, O.26, O.35, O.66, O.198, O.128, O.239, O.274, O.275, O.279, O.285, O.303.

NOORDZEE: Z.62 met Z.562, N.708 met N.709.

WEST: N.45, N.736, O.69.

DINSDAG 18 MAART 1975

KANAAL: O.83, O.134, O.309, Z.597.

WEST: N.159, N.720, N.761.

WOENSDAG 19 MAART 1975

KANAAL: O.120, O.217, Z.502 (vermoedelijk).

IJSLAND WIL WAPENS VOOR VISSERIJ-OORLOG

IJsland bereidt zich kennelijk voor op een nieuwe visserij-oorlog. Het wil wapens bestellen en heeft laten weten dat het nog dit jaar zijn visserijgrens tot 200 mijl zal uitbreiden.

Premier Geir Hallgrímsson van IJsland heeft in het parlement de uitbreiding van de visserijgrens bekendgemaakt. Hij zei dat zijn regering pas na 10 mei, als de VN-konferentie over het zeerecht achter de rug is, zal laten weten wanneer de nieuwe grens van kracht wordt. Minister van Justitie Johannesson zei onlangs in een vraaggesprek met het blad Daily Times dat IJsland in mei een nieuwe kanonneerboot uit Denemarken verwacht. „Maar het is duidelijk dat wij dan nog niet genoeg schepen hebben om de nieuwe grenzen te bewaken. Daarom zijn wij van plan vliegtuigen voor de kustwacht te kopen”, aldus Johannesson.

STAKING IN ZEEVAARTSCHOOL TEN EINDE

De studenten van de Hogere zeevaartscholen te Antwerpen en te Oostende hebben hun staking opgeschort. Zij vragen dezelfde licentiaatstitel als de studenten van de krijgsschool maar eindigen hun actie omdat zij vanwege minister van Nationale Opvoeding De Croo de belofte kregen dat hun verzoek voor het zomerreces aan het parlement zo worden voorgelegd.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER / FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVVARTEN voor de week van 16-3-1975 tot 22-3-1975

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Alle dagen te 07u40 (x), te 10u15 en te 14u45 (x)
- Op 21-3-1975 bijkomende afvaart te 15u50
- Op 22-3-1975 bijkomende afvaarten te 09u50 en te 15u50

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Alle dagen te 13u00 (x), te 16u50 en te 19u35 (x)
- Op 21-3-1975 bijkomende afvaart te 11u00
- Op 22-3-1975 bijkomende afvaarten te 11u00 en te 16u00

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Alle dagen te 01u25 (x), te 13u25 (x) en te 19u25 (x)
- Op 21 en 22-3-1975 bijkomende afvaart te 16u25 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u05 (x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Alle dagen te 00u30 (x), te 09u30 (x) en te 18u30 (x)
- Op 22-3-1975 bijkomende afvaart te 12u30 (x)

Afvaarten uit Folkestone:

- Alle dagen te 08u35 (x) en te 23u45 (x)

(x) Nemen ook voertuigen.

INBRAAK OP DE N.719

Onbekenden hebben zich, kort na het aanleggen van de N.719 in het vissersdok te Oostende, aan boord begeven van het vaartuig, waar zij de deur forceerden. Zij verschaften zich toegang tot de verblijfplaatsen van de bemanningsleden en legden de hand op persoonlijke eigendom van deze mensen. De reder stelde deze inbraak vast en verwittigde de havenbrigade van de rijkswacht. Tijdens het onderzoek stelde men vast dat de inbrekers heel wat lucifers gebruikt hebben op hun «speurtocht». Het had eens fataal kunnen alfopen voor de N.719.

TRANSPORT-VERZEKERING GOEDEREN

Dit werd van de hand van de heer Wildiers, professor emeritis van het rijksuniversitair centrum te Antwerpen, uitgegeven bij Lloyd Anversois, is vanaf heden verkrijgbaar op de licentievlaan 22, Oostende, tegen de baar in Noordzeeboekhandel, Vrijprij van 370 frank + BTW en 30 fr verzendingskosten of ter drukkerij, H. Baelskaai 30, Oostende, door voorafgaande storting op PCR nr 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	10-3-1975	10-3-1975	11-3-1975	11-3-1975	12-3-1975	12-3-1975	10-3-1975	12-3-1975
Tarbot : groot (123)	130 -151	145 -168	141 -151	146 -170		154 -181	170 -200	180 —,—
middel (123)	121 —,—	95, —124	107 —,—	95, —126		90, —125	150 —,—	140 —,—
klein (123)	94, —,—	45, —55,—	96, —,—	40, —56,—		50, —54,—	100 —,—	100 —,—
Griet : groot (123)	68, —76,—	71, —82,—	75, —,—	70, —79,—	73,60,—	72, —85,—	85, —110	100 —,—
middel (123)		60, —64,—		59, —63,—		70, —75,—		
klein (123)		54, —60,—		55, —62,—		55, —70,—		
Schelvis : groot	15, —20,—							
middel	13, —14,60		16, —21,—					
klein	11, —14,—		15, —,—					
Heek : groot	42, —46,—		60, —,—					
middel	27, —32,—		32, —45,—					
klein	21, —24,20		14, —28,—					
Lom								
Leng	24,60-26,—	6,80,—	19, —,—					
Rog (I)	25, —46,60		24, —42,—		35, —,—			
Keilrog (123)	42, —56,20		48, —56,—				55, —,—	
Rog (23)		44, —46,—		44, —46,—		46, —,—	42, —44,—	44, —,—
Tilten (23)		40, —42,—		29, —40,—		41, —,—	32, —36,—	37, —,—
Scherpstaart (23)		37, —47,—		24, —46,—		39, —46,—	35, —38,—	40, —,—
Halve mans (23)		24, —31,—		22, —30,—		31, —,—	32, —,—	34, —37,—
Teelt (2)		24, —34,—		20, —29,—		31, —,—		
Katrog (2)		17, —20,—		14, —,—		14, —,—		
Kabeljauw	17,60-31,—		19, —28,—		17,60-35,—	31, —34,—	35, —40,—	42, —,—
Gul (groot)		23, —28,—		22, —27,—		27, —30,—		
Gul (middel)	17,80-33,20	22, —26,—	15, —24,—	22, —27,—	24, —39,40	23, —27,—	30, —38,—	32, —38,—
Gul (klein)		17, —,—		17, —,—		13, —17,—		
Hozemondhamme	78, —104,6		73, —104		56,40-99,—			
Wijting : groot	27,40 —,—	22, —24,—	17, —,—	10,95-22,—	25,20 —,—	20, —22,—	26, —28,—	24, —,—
klein	10, —,—	11, —13,—	15,40 —,—	8,35-14,—	11, —,—	11, —14,—	15, —18,—	14, —,—
Schar	10, —14,40	6, —13,—		6, —11,—	17,80 —,—	13, —,—	14, —18,—	10, —20,—
Steenschol	21, —43,60	11, —37,—	18,60-40,—	10, —38,—		13, —42,—		
Zeehaai	17, —22,60	11, —19,—		13, —18,—	24, —,—			24, —,—
Hondshaai	13, —15,40		17, —,—		17,20-23,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	8, —11,—	6,80 —,—	8, —14,—					
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	10, —13,—		5, —7,—		7, —10,—			
Heilbot								
Koolvis	21, —23,40		16, —18,—					
Steur								
Zeewolf								
Pollak	29, —33,60		16, —24,—					
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting		16, —24,—						
Zeeduivel		72, —100		62, —107		62, —108		
Schotse schol		7, —26,—		6, —27,—				
Zeehond		8, —12,—		6, —,—		13, —,—	17, —28,—	20, —22,—
Bot								4, —,—
Rode Poon (roobaard)		24, —,—					28, —,—	12, —34,—
Grauwe Poon (knorh.)	14, —,—	21, —,—				13, —,—	22, —,—	15, —,—
Rode Knorhaan	19, —42,—	18, —,—	26, —42,—	17, —34,—				
Posten		8, —,—		4, —7,—		7, —,—		
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

PRAKTISEREN

SCHROEF (1)

Er werd een reeks vijfblad verstelbare schroeven ontworpen speciaal voor gebruik bij treilers. Een curiositeit zou men zo zeggen. Deze scheepsschroef bestaat in maten van 30 tot 80 cm doormeter. Ze werd vervaardigd uit twee soorten metaal: brons of aluminium-brons. Deze laatste legering valt echter heel wat duurder uit, tot 20 pct!

Het voornaamste voordeel van de vijfbladige schroef is het uitblijven van trillingen aan boord. En meteen wil dit zeggen dat het leven aan boord heel wat comfortabeler wordt. Trillingen zijn al altijd sedert de voortstuwing van het schip mekaanisch geschiedt, een oorzaak van moeilijkheden met de bemanningen. Dit was zeker niet het geval met de stoommachine die met vooreerst nog niet hoorde draaien op bepaalde delen van het schip. Maar met de dieselmotor is de miserie begonnen. Meestal is reactie van de bemanningsleden op de trillingen onbewust en sommige schepen kunnen gewoon geen twee reizen na mekaar dezelfde bemanning aan boord houden tot grote verbazing van de reders en andere betrokkenen die niet weten wat er eigenlijk aan de hand kan zijn. De trillingen zijn daar zeer dikwijls de oorzaak van. Doch het is een heel ingewikkeld vraagstuk. Lawaai en trillingen hebben veel te maken met isolering en dat kost zeer duur aan boord van schepen even goed als in de De vijfbladige schroef kan ertoe bijdragen dat er minder lawaai en minbouw aan wal en misschien nog duurder.....

Der trillingen ontstaan aan boord en meteen heeft dit een invloed op het humeur en de werkzaamheid van de mensen. Bovendien ontstaat er minder sleet tengevolge van slechte opstellingen in het alignment van de as.

SCHROEF (2)

Er bestaat meteen een vol automatische keerkoppeling die eigenlijk nogal ongebruikelijk aandoet. Zij kan namelijk zelf haar optimaal rendement zoeken en instellen voor verschillende werkzaamheden. Het stelsel is gekend als het «Omega Power Control». Het verschaft een vaste vaart voor het stomen, maar eens op de visgrond aangekomen en aan het werk zoekt dan de koppeling zelf het regime die de schroef zal toelaten te draaien aan haar meest doelmatige spoed en dit in overeenstemming met het gekozen aantal toeren per minuut van de motor. Deze uitvinding zou als grootste verdienste hebben, dat meteen een aangepaste en dus doelmatige schroefdiameter kan worden gebruikt. Een schip dat er mee uitgerust werd, van 23 meter lengte, heeft een basisregime van 6 : 1 en met een twaalfcilinderdiesel wordt een topsnelheid van 12 knopen bereikt.

Er bestaat een uitgebreide reeks van deze «Omega koppelingen» van 1.51/1 tot 6 : 1 en de afname van het vermogen kan 35, 50 of 100 P.K. zijn.

SCHROEF (3)

En dan een franse uitvinding die veel radikaler tewerk gaat en meteen gedaan zou maken met de gewone scheepsschroef, die we al heel ons leven kennen. Lachwekkende gedachte dat ons vaartuig zou varen zonder schroef maar kom in deze eeuw van de techniek en de elektronika, schijnt niets meer onmogelijk en tenslotte hebben de vissen ook geen schroef om zich voort te bewegen!

Er zou in het geval van de franse uitvinding geen sprake meer zijn van scheepsschroef maar van «hydro-pulse». Ze werd reeds met succes beproefd op een boorvaartuig en een kleiner uitvoering van het systeem wordt nu uitgetoet. Om redenen van industriële zekerheid, werden geen gegevens bekendgemaakt maar we weten al dat er geen draaiende delen in het stelsel zouden aanwezig zijn en de stuwing wordt bereikt tengevolge van de beweging van een gladde oppervlakte in een straalbuis van rechthoekige doorsnede. Het vermogen wordt bekomen door tussenkomst van een hydraulische rem (ook aktuator genoemd) die op zijn beurt wordt aangedreven door een pomp.

Er wordt een aanzienlijke verbetering van de doelmatigheid van de scheepsvortstuwing vooropgesteld. Theoretisch zou de verhouding als volgt zijn: 200 kilo stuwing per 7 paardekracht: voor de gewone voortstuwing zoals we deze reeds zolang kennen, bedraagt de stuwing maar 70 kg per 7 P.K.

Er zou hier dus een verbetering optreden van zo maar eventjes 300 % in de doelmatigheid.

Vanzelfsprekend zitten er dan nog andere voordelen in het systeem zoals het feit dat er geen tros of kor meer in de schroef zou kunnen terecht komen. Het werkt uitstekend bij vaartuigen met geringe diepgang en er zijn hier dan vanzelfsprekend geen hoogfrequente trillingen meer waarover we straks spraken en die op de mens aan boord zulke nadelige werking hebben. Het stelsel verstrekt een lineair stuwingskracht grafiek. Men spreekt over reddingsboten die zouden worden uitgerust met dergelijke uitvinding en zelfs van schepen van meer dan driehonderd duizend ton die er door zouden worden voortgestuwd.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

Aan de donderdagmarkt van 6 maart 1975 werd aangevoerd: 1870 kg tong; 912 kisten tarbot en griet; 912 kisten kabeljauw; 926 kisten koolvis; 45 kisten schelvis; 610 kisten wijting; 168 kisten schol; 62 kisten schar; 1 kist haring en 134 kisten diversen.

Prijzen in gulden:
Per 1 kg: grote tong 7,79-7,12; grootmiddel tong 10,19-9,78; kleinsmiddel tong 10,10-9,89; tong één 10,27-9,83; tong twee 9,07-8,51; tarbot 9,79-9,60; zalm 12,52.

Per 40 kg: tarbot 312-207; griet 231-164; kabeljauw één 60-42,20; kabeljauw twee 98-42,40; kabeljauw drie 89-70; kabeljauw vier 81-57; kabeljauw vijf 68-28; koolvis één 27,20; koolvis twee 35-27,20; koolvis drie 35-27,20; koolvis vier 16,40; schelvis één 60; schelvis twee 52-47; schelvis drie 45-32; schol één 61-39,20; schol twee 53-48; schol drie 84-59; schol vier 110-62; wijting drie 56-30; wijting vier 26; haring twee 50; schar 65-45.

De besommingen waren: SCH 171 41.700; KW 226 18.300; GO 21 10.600; GO 30 15.200; OD 7 10.300; UK 18 7.100; VD 25 875; VD 46 1.070; UK 141 en UK 217 29.800; UK 6 en UK 186 4.400; VD 18 en VD 24 640.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd: 7.420 kg tong; 78 kisten tarbot; 1409 kisten kabeljauw; 11 kisten schelvis; 1027 kisten wijting; 552 kisten schol; 103 kisten schar; 4 kisten haring en 92 kisten diversen.

Prijzen in gulden:
Per 1 kg: grote tong 7,03-6,90; grootmiddel tong 9,95-9,51; kleinsmiddel tong 10,12-9,81; tong één 10,11-9,69; tong twee 9,12-9,78; tarbot 10,33-9,83; zalm 12,09.

Per 40 kg: tarbot 329-192; griet 225-163; kabeljauw één 69-42,40;

kabeljauw twee 96-34; kabeljauw drie 87-42; kabeljauw vier 92-55; kabeljauw vijf 65-42; schelvis één 90-72; schelvis twee 92-72; schelvis drie 94-49; schelvis vier 86-49; schol één 48-41; schol twee 61-54; schol drie 68-63; schol vier 80-55; wijting drie 43-27,20; wijting vier 41-40; haring twee 49; haring drie 28; schar 55-40.

De besommingen waren: KW 185 4.050; KW 152 1.250; BU 152 4.970; KB 28 4.000; VD 243 14700; VD 19 4.920; VD 25 400; VD 89 3.930; GO 26 12.900; UK 23 5.700; UK 142 en 128 20.800; UK 7 en 159 9480; UK 78 en 107 3.590; UK 135 en 145 19.600; UK 200 en 234 9.300; UK 48 8.680; UK 218 8.760.

Aan de dinsdagmarkt van 11 maart werd te markt aangevoerd: 1.440 kg tong; 25 kisten tarbot en griet; 234 kisten kabeljauw; 2.479 kisten koolvis; 144 kisten schelvis; 573 kisten wijting; 509 kisten schol; 20 kisten schar en 162 kisten varia.

Prijzen in gulden. Per 1 kg: tarbot 9,34-8,42; griet 6,40-6,28; grootmiddel tong 8,86-8,55; kleinsmiddel tong 10,03-9,79; tong één 10,46-10,16; tong twee 10,01-9,96; heilbot 10,56-9,56.

Per 40 kg: tarbot 280-177; griet 178-122; kabeljauw één 81-68; kabeljauw twee 94-70; kabeljauw drie 86-78; kabeljauw vier 88-72; kabeljauw vijf 90-53; koolvis één 44-39; koolvis twee 58-51; koolvis drie 62-57; koolvis vier 65-55; schelvis één 78-58; schelvis twee 76-50; schelvis drie 80-42; schelvis vier 80-56; schol één 55-38; schol twee 52-44; schol drie 70-47; schol vier 80-61; wijting twee 73-45; wijting drie 41-36; schar 92-30 tongschar 134-120.

De besommingen waren: KW 42 177.300; KW 141 161.800; KW 144 151.400; KW 221 112.100; IJM 211 115.300; VD 25 1820; VD 46 11.200.

Visaanvoer te Den Helder

Deze week begon met de overgebleven kotters welke op zaterdag niet aan de beurt konden komen en wel met een veertiental kotters welke tezamen een kleine twee ton besomden hetgeen voor de maandag een zeer goed begin was. De aanvoer was van dinsdag tot en met donderdag zeer zuinig en pas op de vrijdag begon het weer enigzins weer op te leven n.l. met 23 vaartuigen welke met elkaar ruim tweehonderd negentig duizend gulden besomden. De aanvoer moest dan ook wel van de weekkotters komen, daar er onder de wal geen visserij was. Ook de aanvoer van schol wordt over het algemeen wel minder en over het algemeen wel beter van kwaliteit, waardoor er op de zaterdag slechts enkele partijen de minimumprijs niet konden halen en dus doordraaide. De aanvoer van de tong vertoonde ten opzichte van de vorige week een grotere aanvoer, hetgeen een verheugend teken is voor de komende weken. De hoogste besommer bracht maar liefst 17.794 kg vis aan waarvan 553 kg tong voor een totale besomming van ruim twee en dertig duizend gulden, dit was dan ook wel een uitschieter, daar de normale besommingen schommelden tussen de vijftien en twintig duizend gulden. Zo werd dan ook deze week weer een goede omzet gemaakt.

78.878 kg	TONG	f 681.025,51	van 1068	f 593
13.726 kg	TARBOT	f 89.173,30	van f 1078	f 263
208.505 kg	SCHOL	f 267.596,75	van f 200	f 081
49.120 kg	KABELJAUW	f 88.445,45	van f 280	f 054
7.448 kg	GRIET	f 27.51,93	van f 458	f 250
12.120 kg	SCHAR	f 11.686,18	van f 173	f 060
17.557 kg	WIJTING	f 15.368,74	van f 153	f 060
2.168 kg	TONSCHAR	f 5.861,89	van f 325	f 150
3.435 kg	STEENBOLK	f 1.586,39	van f 059	f 031
3.060 kg	BOT	f 1.132,10	van f 041	f 018
1.170 kg	ROG	f 1.172,14	van f 213	f 020
545 kg	LEVER en KUIT	f 344,63	van f 098	f 031
318 kg	HAMMEN	f 779,06	van f 499	f 200
494 kg	DIVERSEN	f 1.009,62	van f	f

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :

KNIELAARS	225 pt	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
LAARS gevoerd met wol	385 pt	OLIE-HEMD zonder kap	510 pt
DIJLAARS	640 pt	met kap	670 pt
HEUPLAARS	810 pt	OLIESCHORT	290 pt
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	470 pt	OLIEBROEK met bretels	365 pt
maat 58	540 pt	GUTTERS	50 pt
BROEK blauw goed	250 pt	AIRCOAT BROEKEN	415 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	260 pt	broeken met bretel	565 pt
maat 58	275 pt	maat 42 - 56	620 pt
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	305 pt	58 - 60	620 pt
maat 58	345 pt	JUMPERS aircoat	425 pt
JUMPERS blauw goed			
small en medium	250 pt		
large	255 pt		
extra-large	265 pt		

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen

aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw	42 fr.	WOLLEN DEKENS	320 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN		MESSEN PIJKENAAS	130 fr.
Cristal	31 fr.	PRISMAKIJKERS	1.525 fr.
Boilo	42 fr.	REDDINGSVESTEN	875 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	27 fr.	UURWERKEN met stuurwiel	2.650 fr.
VAATDOEKEN	10 en 18 fr.	BAROMETER met stuurwiel	1.975 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	25 fr.	UURWERKEN elektrisch	2.250 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	148 fr.	BAROMETER	1.500 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.	DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
		echte engelse, blauw	1.250 fr.
		extra	1.520 fr.
		DUFFLE COATS gevoerd	1.690 fr.
			1.820 fr.
		WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
		laag model	635 fr.
		hoog model	660 fr.

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven zich wenden :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 44 41 17

De my n



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - 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.