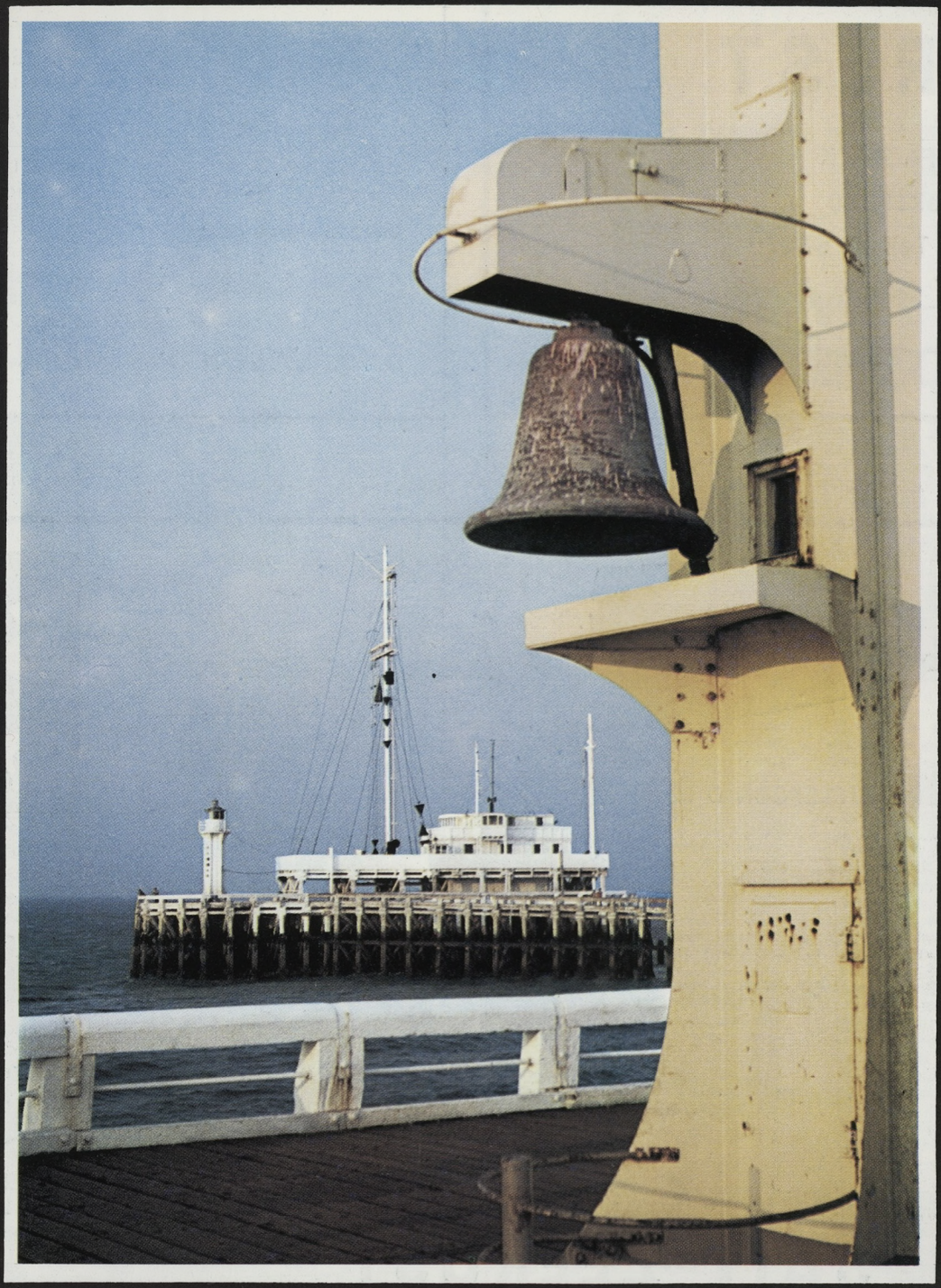


HET VISSERIJ BLAD

VRIJDAG 13 AUGUSTUS 1976 — PRIJS 30 FR. — Nr. 30 — 43e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40
OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

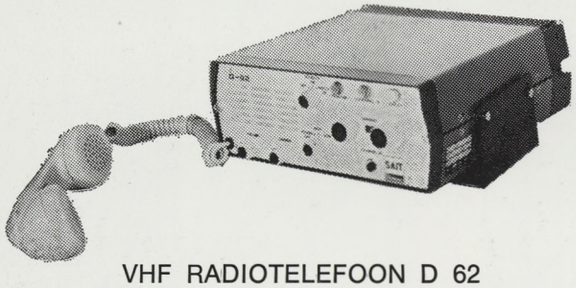
REDERS en VISSERS, voor uw SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)

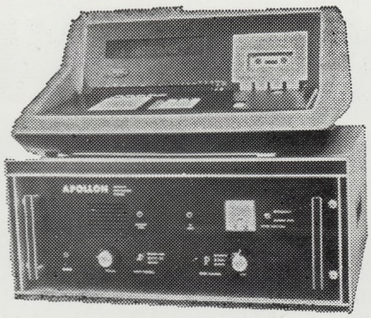


VHF RADIOTELEFOON D 62

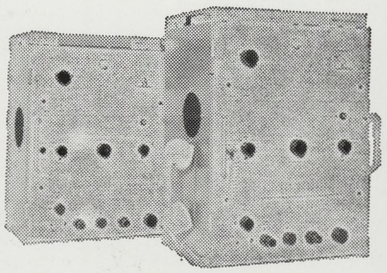
KUSTVAART - ZEEVAART

SAIT ELECTRONICS
NAVIGATIETOESTELLEN
VOOR DE ZEEVISSERIJ

SAIT Electronics



SATNAV ONTVANGER



SSB ZENDER/ONTVANGER
ER 210/410

Voor nadere inlichtingen :

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE
HENDRIK BAELSKAAI 21
TEL. (059) 70 08 11/12

8450 NIEUWPOORT
KAAI 46
TEL. (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE
WANDELAARSTRAAT 4
TEL. (050) 54 41 21

(7790V)

LEES "HET VISSERIJBLAD"

het visserijblad

Vrijdag 13 augustus 1976 — Nr. 30

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. — BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25202 — B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

DE SLOOPPREMIE IS ER DOOR !

Donderdag 5 oogst, even na het ter perse gaan is eindelijk het ontwerp van sloopprimie zoals door de ministers van Landbouw en Verkeerswezen goedgekeurd, door de staatssekretaris van begroting, dhr. Geens, ondertekend.

Het ontwerp werd praktisch in zijn geheel goedgekeurd en wanneer we goed ingelicht zijn, dan is voor 1976 een eerste schijf van 25 miljoen frank voorzien, moeten de schepen minstens 12 jaar oud zijn en is de te ontvangen sloopprimie 20 duizend frank per bruto ton met een maksimum van drie miljoen.

Komen slechts in aanmerking voor deze premie, de schepen welke vóór één november 1974 in de vaart waren, dus vóór de krisisperiode begon .

Dit Besluit moet nu nog eerst door de administratie naar de EEG-kommissie voor akkoord, wordt dan door de Koning ondertekend om in het Staatsblad te verschijnen.

Rekening houdend met de administratieve slenter, mag men er zich aan verwachten dat dit K. Besluit niet vóór 15 sept. zal verschijnen.

We maken van deze gelegenheid gebruik om de kabinetten van de ministers van Landbouw en Verkeerswezen en hun administraties te bedanken voor de wijze waarop de visserij hier ter hulp gekomen wordt .

Alhoewel 25 miljoen zeker niet zullen volstaan hoopt de visserij ook voor 1977 de sanering verder te zien doordrijven .

Anderzijds gaat het niet op zij die hun leningen aan de NMKN niet kunnen aflossen, de volle pot te moeten zien betalen voor interesten.

Zou ook hier het fonds van de marine, gezien de toestand, niet kunnen tussenkomen omdat die interesten zeer zwaar op de exploitatie wegen.

Rederscentrale dit is uw job. 't Is voor de reders een belangrijke aderlating.

Dat men aan Holland, Frankrijk, Duitsland en Engeland eens les neme om te zien hoe de Staat, **al is het maar tijdelijk,** de reders helpt.

Dan alleen is redding mogelijk, want velen geraken niettegenstaande alle statistieken van de visserijdienst, diep in het slop.

Tenslotte dient volksvertegenwoordiger Dries Claeys geloofd voor zijn bestendig aandringen voor goedkeuring van de sloopprimie. Hopen we dat hij nu ook het vraagstuk van het uitstellen der terugbetaling van kredieten en de tussenkomst in de interesten door het marinefonds, kan bekomen.

GEEN VISSERIJBLAD OP 19 AUGUSTUS

Naar aanleiding van de feestdagen van 15 oogst en het jaarlijks verlof, zal „Het Visserijblad" op 19 oogst niet verschijnen.

De redaktie.

DE FRANSE WET OP DE 200 MIJLENZONE

Zoals we vroeger reeds mededeelden, heeft de Wetgevende Vergadering in Frankrijk een wet gestemd, die het principe aanvaardt van de uitbreiding van de territoriale Franse wateren tot 200 mijlen. Dhr. Chappon, sekretarisgeneraal van de Handelsmarine heeft het karakter van deze wet uitgelegd.

Gezien de algemene koncencus op de Internationale Konferentie van het Zeerecht in haar laatste sessies te Genève en te New-York duidlijk maakte, dat de grote meerderheid der deelnemende landen voor een eksklusieve 200 mijlenzone gewonnen zijn, kwam het er dus voor Frankrijk op aan klaar te staan om onmiddellijk de nodige maatregelen te kunnen treffen na de eventuele aanvaarding hiervan te New-York. Daar Frankrijk anderzijds gebonden is onder meer door het Verdrag van Rome en door zijn gebondenheid met de E.E.G. kon het Franse Parlement geen wet uitvaardigen om op zijn eentje de 200 mijlenzone in toepassing te brengen en daarom werd een wet gestemd die het principe van de 200 mijlen aanvaardt en bekrachtigt, zodanig dat het de regering nu volstaat om de nodige dekreten te laten uitvaardigen, zonder nog voor het parlement te moeten komen, om de wet effektief te maken. In België wacht men nog, zoals altijd.

Wet aanvaard in rekordtempo

Gezien de voorbereiding, de kommissievergaderingen, de debatten, enz. en de definitieve stemming amper anderhalve maand in beslag namen, meent men van bepaalde zijde, dat Frankrijk wel redenen moet gehad hebben voor deze plotse haast. Het is inderdaad zo dat men slechts op het einde van mei, nadat het zeker scheen dat de 200 mijlenzone eerlang door de Internationale Zeerechtkonferentie zou aangenomen worden, dat in Frankrijk met de voorbereiding van de principeswet gestart is.

Als men hierbij weet dat niet minder dan 7 Departementen hun „zegje" hadden voor dit wetsvoorstel, dat de Ministerraad hieraan zijn goedkeuring diende te verlenen, dat de debatten naderhand in Algemene Vergadering en hierna in de Senaat dienden gehouden te worden, en de tekst in het Staatsblad moest verschijnen, hetgeen reeds op 16 juli gebeurde, dan mogen we toch van een rekord spreken en in zekere zin van speciale motieven om deze wet in dergelijk ijltempo te laten stemmen. Voegen we hieraan toe, dat ook nog de Raad van State zich eerst over het wetsvoorstel diende uit te spreken, dan moeten we aanvaarden dat dit alles om bijzondere redenen bij hoogdringendheid en met prioriteit werd behandeld. We menen dan ook deze hoogdringenheid aldus te kunnen motiveren :

1) zoals de besprekingen te Genève en in de vorige en huidige sessie te New-York laten blijken, wensen heel wat ontwikkelingslanden het recht te te ontzeggen aan het zogezegd moederland op eksklusieve rechten op een 200 mijlenzone rond de overzeese bezittingen omdat dit teveel op kolionalisme duidt. Frankrijk wenst dan ook, onmiddellijk na de officiële afkondiging door de Internationale Konferentie op het Zeerecht, door het eenvoudig uitvaardigen van regeringsdekreten zijn rechten op het kontinentaal plat en biologische rijkdommen van zijn overzeese gebieden uit te vaardigen om eenieder onmiddellijk voor het voldongen feit te plaatsen. Men denkt hierbij aan de eilandjes St.-Pierre en Miquelon, aan de eilandjes in de Stille Oceaan, Frans Guyana, enz...

2) gezien Frankrijk ook reeds bij de E.E.G. tussenkwam voor de aanvaarding van de 200 mijlenzone, wenste zij, door het stemmen van de principeswet druk op de E.E.G. uit te oefenen en om er minstens een intentieverklaring af te dwingen, hetgeen ondertussen gebeurde.

3) de E.E.G.-landen verplichten een stelling op de nieuwe sessie van de Konferentie te New-York in te nemen die nu min of meer afgestemd moet worden op de Franse houding ter zake.

In ieder geval is de Franse regering nu gewapend om, na de officiële aanvaarding op de Internationale Konferentie van het Zeerecht van de 200 mijlenzone, op ieder ogenblik de dekreten te nemen, zonder tussenkomst van de Wetgevende vergaderingen, om dit internationaal regiem van toepassing te brengen, hetzij op een

(vervolg blz. 2)

DE FRANSE WET OP DE 200 MIJLENZONE

(Vervolg van blz 1)

gedeelte van zijn kunstenterritorium hetzij op de totaliteit. Dit heeft de Franse regering in ieder geval reeds voor op de andere landen in het algemeen en op de partnerlanden uit de E.E.G. in het bijzonder. Frankrijk zou aldus onmiddellijk Derde Landen, buiten zijn E.E.G.-partners, op gelijk welk ogenblik, door de uitvaardiging van een regeringsdekreet, kunnen weren, hetgeen nog niet het geval zou zijn in de andere landen, die wellicht nog voor maanden zouden weerhouden worden door een omslachtige parlementaire procedure.

FORFAITAIR DAGLOON VOOR DE VISLOSSERS, VISRAPERS EN SORTEERDERS

Het voor de feestdagen te verlenen dagloon, wordt voor de vislossers, visrapers en vissorteerders die onder het Paritair Komitee voor de Zeevisserij ressorteren ,forfaitair op 1.033 fr. vastgesteld.

Dit loon stemt overeen met het indekscijfer 142,28 van de maand juni 1975 en wordt gekoppeld aan het indekscijfer van de konsumptieprijzen, maandelijks door het Ministerie van Ekonomische Zaken in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

TOELAGEN VOOR BRANDSTOFFEN EN DE EEG

EEN CIRKUSSPEL

Door burgemeester-volksvertegenwoordiger Content van Blankenberge werd aan de minister van Landbouw in verband met de afschaffing van een toelage voor brandstof, hiernavolgende vraag gesteld, waarop het antwoord volgt.

VRAAG VAN DHR CONTENT :

Ik geloof dat het overbodig is in detail uit te wijden over de problematiek waarmee ons zeevisserijbedrijf geconfronteerd wordt.

Er is niet alleen de enorme verhoging van de exploitatiekosten, waartegenover geen evenredige visprijzen, vermits deze laatste uitsluitend gevormd worden door vraag en aanbod in de markt, die in de laatste tijd uiteraard onder de invloed van de conjunktuurverschijnselen staan, maar er zijn bovendien en op de koop toe de vele andere problemen van strukturele aard zoals het verloren gaan van vanggebieden door unilaterale uitbreiding van voorbehouden visserijzones door andere landen, quoteringsregelingen en andere vangbeperkingen.

Vorig jaar werd de drastische kostenstijging, meer bepaald in het domein van de brandstof, voor een zij het dan nog maar klein gedeelte opgevangen door een staatstoelage ten belope van 0,30 fr. per aangekochte liter brandstof gedurende het eerste semester en voor het 2e halfjaar 0,50 fr. per liter.

De E.E.G. dient daarvoor toestemming te geven. Dit jaar is daar geen sprake meer van. Desondanks is het bekend dat in Frankrijk de reders een dergelijke toelage wel ontvangen, nl. 0,15 Ffr. per liter, hetzij circa 1,20 fr. in onze munt.

Het is inderdaad zo dat de omstandigheden die vorig jaar een dergelijke toelage verantwoordden, er nog steeds zijn, zodat het even verantwoord is ook dit jaar deze tijdelijke maatregel door te trekken, temeer, daar dit nu ook in andere landen van de Europese Gemeenschap het geval is en hierdoor de concurrentie nog scherver wordt getrokken.

Ik veroorloof mij dan ook, Mijnheer de Minister. U bij deze te vragen of U de mogelijkheid ziet om deze tussenkomst dit jaar opnieuw te geven.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Zoals het geacht Lid bekend is, kunnen oliesubsidies voor de visserij slechts worden verstrekt met toestemming van de Europese Commissie, zoals in 1974 en 1975 het geval was.

Zolang de Commissie haar standpunt handhaaft dat in 1976 oliesteun niet is toegestaan, kan geen enkele Lidstaat ter zake enige toezegging doen.

Wat meer bepaald Frankrijk betreft werd tijdens de vergadering van de bevoegde werkgroep op 3 en 4 juli door de Franse delegatie verklaard dat in deze Lidstaat geen gasoliesubsidie wordt verleend, maar wel een steun om de werkgelegenheid in de Franse kuststreek, waar in dat verband grote problemen rijzen, te kunnen behouden. Deze steun is gebaseerd op artikel 92, 3a, van het Verdrag van Rome.

ONZE INLICHTINGEN ZIJN JUIST

Het gaat er voor ons niet om het feit de Fransen te beknibbelen omdat ze een steun krijgen voor hun mazout. Die steun is gerechtvaardigd en zonder die steun die zeker 1,20 fr per liter bedraagt, kunnen zij hun bedrijf niet aan het werk houden.

Maar die steun komt van de Franse Staat en het antwoord door de minister aan volksvertegenwoordiger Content gegeven, is onjuist. We komen hierop terug.

OOK FAR-OER BREIDT ZIJN GRENZEN UIT TOT 200 MIJL

Het parlement van de Far-Oer eilanden heeft er ook geen gras latne over groeien en vorige week eenstemmig besloten de visserijgrens tot 200 zeemijl uit de kust uit te breiden.

Het is onze lezers bekend dat deze eilandengroep door een Kon. Statuut met Denemarken verbonden is, moet ook de Deense regering hiervoor zijn toestemming geven, maar niet van de EEG. Deze eilanden zijn er immers geen lid van.

Ook hier rijzen dus moeilijkheden op voor de verre visserij, daar sommige van onze grote schepen er reeds ter visserij zijn geweest.

ZEEWIJDING EN VLOOTPARADE TE HEIST

Zondag 15 augustus wordt een grote dag in de visserijmiddens, want het is terug op deze dag dat één van de ontroerendste plechtigheden zal plaats hebben, waarop onze vissers, vergaan op zee, herdacht zullen worden.

Dit jaar worden alle aanwezigen in het geheel betrokken en zal de zeewijding op een totaal vernieuwde manier voor ogen gebracht worden. In de eerste plaats echter komt de zee, de vaartuigen en hun bemanning, wat nog steeds het zinvolle van deze plechtigheid uitmaakt.

Vanaf 10u.30 zal de harmonie Willen is Kunnen van Heist, die in 1975 eveneens haar zeer gewaardeerde muzikale medewerking heeft verleend, een aangepast concert verzorgen dat de eucharistieviering zal inleiden. De zee met de vaartuigen zal een sober maar indrukwekkend dekor voor deze plechtigheid vormen. De Heistse klakkertjes van de visserij worden eveneens ingeschakeld, terwijl het zangkoor Cantabilé op een voorname manier aan deze plechtigheid zal meewerken. Ook wordt de Belgische Lucht- en Zeemacht terug ingeschakeld.

WANNEER EEN INTERNATIONALE REGLEMENTERING OP VUURTORENS, BOEIEN EN BAKENS ?

Het Internationale Genootschap voor Zeesignalisatie zal in de eerstkomende vijf jaren een taak van uniformisatie van de signalisatie ter zee op zich nemen. Het is reeds sinds 1936 dat men in de schoot van de Verenigde Naties zich hieromtrent bekommerde, maar met het uitbreken van de tweede wereldoorlog werd dit werk onderbroken. Meer nog, na de oorlog ging praktisch ieder kuststaat een eigen signalisatie toepassen, zodanig dat zelfs voor een betrekkelijke nauwe doorvaart als het Nauw van Kales, de signalisatie aan beide zijden verschillend is naar gelang de Engelse, de Franse en Belgische kant. Praktisch alle Europese staten hebben aanvaard dat het Internationaal Genootschap voor Zeesignalisatie een eenvormig reglement voor alle kuststaten zou uitwerken. Zuid- en Noord-Amerika, waaronder de Verenigde Staten en Canada hebben echter geantwoord dat aan hun systeem niets dient veranderd te worden, zodat we voor de toekomst nog altijd met twee signalisatiesystemen zullen opgeschept zitten, de Europese en de Amerikaanse. Rusland zou bereid gevonden worden aan te sluiten op de Europese maar dan ook voor zijn Aziatische kust. Dit brengt dan weerom mede dat men daar ook met twee systemen zal zitten omdat Japan nu ingesteld is op het Amerikaanse. In ieder geval zou het reeds heel wat te betekenen hebben, mocht men de vele signalisatiesystemen die nu bestaan reeds kunnen terugbrengen tot twee.

Het Internationaal Genootschap voor Zeesignalisatie zal dit omvangrijk werk aanpakken per geografische zone. Eerst het uniform maken van de zone van het Nauw van Kales, dan de Noord-West kusten van Europa, de Westkust van het Kanaal, de Westkust van Engeland en Noorwegen. Voor al die gebieden zal eerst een studie dienen te gebeuren van de bestaande signalisatie, van de aanpassingen en uniformisatie. Ondertussen schijnt een bijkomende studie noodzakelijk geworden voor de zich immer uitbreidende pleziervloot, waarvoor eveneens een specifiek eigen signalisatie zal moeten aangepast worden.

Zij hadden pech...

● Ter visserij viel de keerkoppeling uit aan boord van de Z.542 van schipper Pr. Devoogt. Dit kwam door het afbreken van de leiding. Nadat overgeschakeld was op de noodschakeling, zette men koers naar de thuishaven. Via de VHF werd hulp gevraagd aan de Zeebrugse redeboot die ter assistentie kwam.

● Aan boord van de Z.262 ontstond op de visserij defekt aan de motor waarvan het toerental naar omhoog liep , terwijl de schroef niet kon worden afgelegd. Dit werd veroorzaakt door het breken van de regulator. De terugreis werd aangevat na een noodherstelling te hebben uitgevoerd. Bij het voorbijvaren van de havendam werd sleephulp gevraagd aan de redeboot van Zeebrugge.

● Bij het aanzetten van de motor aan boord van de Z.542 in de Zeebrugse vissershaven, begon de schroef lichtjes mee te draaien. Daardoor kwam de vissersboot met de voorsteven tegen de voorsteven van een Engels jacht waaraan lichte schade werd veroorzaakt.

● In de Zeebrugse vissershaven veroorzaakte de Z.88 een schadevaring aan de Z.201. Bij het afvaren geraakte de bolder aan stuurboordzijde van de Z.88 vast onder de spiegel van de Z.201 waardoor enkele planken uit de achterspiegel werden gebroken. De Z.88 liep geen schade op.

● Op de visserijgronden liep de temperatuur van de keerkoppeling aan boord van de Z.483 opeens naar omhoog. Men liep de haven van Hantsholm in Denemarken voor proef te draaien binnen en nadien opnieuw ter visserij gezien de temperatuur weer normaal was geworden.

● Tijdens storm, werd aan boord van de N.15 het gele licht aan SB weggeslagen, en ging verloren.

● Tijdens het maneuvreren in de haven van Haustholm (Denemarken) werd schade berokkend aan het Duitse vissersvaartuig H.F.481 Het heklicht werd totaal vernield. De N.15 liep in dit geval geen schade op.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

BRIEVENBUS

DE DUURTE VAN DE VIS EN DE DETAILHANDEL

Geachte Heren,

In het artikel : „Over de detailhandel in vis in pakhuizen van de vismijn te Nieuwpoort en elders" stel ik vast dat U, zoals U het spijtig genoeg al te dikwijls doet, verwijten toestuurt aan de detaillisten in vis, waartoe ik behoor.

Het gaat er mij niet om een diskussie te willen uitlokken, doch U te verzoeken ééns grondig de problemen van de detailhandelaar te bekijken. Vele misverstanden zouden uit de weg geruimd worden moest elke visser ééns een paar weken in een viswinkel vertoeven, en een detaillist aan boord. Het ergert mij zowel dat de producenten onwetend zijn over onze problemen, als de meeste van mijn kollegas niets afweten van de visserij en de problemen. Volgens mij zijn de problemen komplementair en veroorzaken de ene niet de problemen van de andere.

Hopende dat U ,deze suggestie ten minste ééns zou willen in overweging nemen, nodig ik U in dat geval alvast uit in ons bedrijf, en verblijf met de meeste hoogachting,

Dani Leuris.

Nota der Red. : We zijn steeds bereid eens grondig het probleem van de detailhandel in ons blad op te nemen. Niemand beter dan een detailhandelaar zelf kan dat doen.

Voor ons komt het er op aan niet af te breken maar op te bouwen en verkeerde begrippen uit de weg te ruimen.

IN MEMORIAM ROBERT POTS

Robert Pots werd te Oostende geboren op 6 maart 1929 als zoon van een kroostrijk vissersgezin. Hij doorliep de visserijschool van Paster Pype, en trok reeds op jeugdige leeftijd, eerst met de motorsloepen en daarna met de stoomtreilers naar zee waar hij een harde les kreeg.

Doch daarbij is het niet gebleven want Robert Pots wilde verder en bracht het eerst tot stuurman en daarna tot kapitein 1ste klas.

Nadat hij zijn carrière en naam gemaakt had in de visserij, werd hij kapitein op een hoogzeesleepboot te Zeebrugge waar hij reeds 9 jaar in dienst was.

Robert was een brave en minzame man, en was de vriend van iedereen.

Onlangs werd hij ernstig ziek en werd in de St. Jozefskliniek opgenomen waar hij op 3 aug. '76 overleed.

Zaterdag 7 aug. had de plechtige uitvaartmis plaats in de parochiale kerk van St.-Antonius Vuurtoren, waarna hij ten grave gedragen werd.

X X X

Aan zijn beproefde vrouw en familie bied ons blad haar diep rouwbeklag aan.

SLECHTE JULIMAAND IN OOSTENDSE VISMIJN

Een erg schrale julimaand voor de Oostendse visserij. Een opbrengst die verminderde van 45.568.878 fr. naar 37.451.128 fr. en een aanvoer die daalde van 2.253.927 kg. naar 1.561.108 kg. Zeer weinig vis, vooral tijdens de laatste weken toen ook verschillende « koppels » aan de opligperiode begonnen. Die koppels hadden tot dan toe de aanvoer toch enigszins op peil gehouden. Een aanvoer die nogal eenzijdig was en dus veel gul bevatte. Voor die gul lag de prijs gelukkig hoger dan verwacht en dan andere jaren.

Voor de spanvissers is de maand juli dus niet slecht geweest. Wel voor de tongvissers en voor de meeste IJslanders. Rode zeebaars vond immers geen belangstelling en moest tijdens bepaalde weken in nogal grote hoeveelheid opgevangen worden.

Na zeven maanden ziet de toestand er bepaald niet rooskleurig uit. Een vermindering in gewicht van 13.664.972 kg. naar 12.223.595 kg. is toch wel een zeer duidelijke achteruitgang. Het kan ook moeilijk anders met een steeds kleiner wordende vissersvloot. Een vissersvloot die momenteel zeker geen tweede dok nodig heeft, er is al plaats over in het huidige dok.

De opbrengst ligt nog wel hoger dan in 1975 en steeg van 333.063.588 fr. naar 377.259.580 fr. Dit dank zij betere prijzen voor tong en voor gul.

DURE GARNAAL TOCH GOEDKOPER DAN VERLEDEN JAAR

Als er een gemiddelde prijs bereikt wordt van ruim 85 fr. het kg. dan kan men moeilijk van goedkope garnaal spreken. Verschillende vangsten kregen tijdens de voorbije julimaand meer dan 100 fr. het kg. Toch zijn die prijzen nog duidelijk lager dan in juli 1975 toen een gemiddelde prijs bereikt werd van bijna 150 fr. De aanvoer was toen immers nog kleiner dan dit jaar en bedroeg toen maar 12.696 kg. Nu werd in juli toch al 18.844 kg. garnaal in de afslag gezet. Hopelijk zijn de « magere garnaalmaanden » nu weer bijna voorbij en gaan de vangsten weer groter worden. Het minder gunstig weer van de laatste dagen werkt dit echter zeker niet in de hand, Op sommige dagen werd er zelfs helemaal geen garnaal gebrcht. Het spreekt vanzelf dat nadien de prijzen weer gaan oplopen.

Ondanks een aanvoer die steeg met 6.148 kg. is de garnaalopbrengst in juli gedaald van 1.889.199 fr. naar 1.616.359 fr., hetzij met 272.840 fr. Vooral op het einde van de maand werden hoge prijzen genoteerd, 171 fr. was het maksimum.

Na de eerste zeven maanden van 1976 is de aanvoer gestegen met 19.458 kg. tot een totaal van 126.386 kg. De opbrengst ligt nu echter al bijna 2,5 miljoen fr. lager en verminderde van 11.546.560 fr. naar 9.090.110 fr. Opvallend is ook de sterke daling van het aantal vangsten, in plaats van 1.766 zoals in 1975 geraakten we einde juli nog maar aan 1.565 vangsten.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm × 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"
H. BAELSKAAI 30. OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust"

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)
1 NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2 ZOETWATERVIS
3 ZEEVIS
4 SCHAAL EN WEEKDIEREN
5 MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6 VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7 SPORT EN LIJNVISSERIJ

B VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)
1 KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
2 ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

NEDERLAND

17/119 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Betonning gewijzigd. Ankergebied.

1. Verpaatsen naar (en voorzien van een radarreflector) :
   a. 51°22'32"N — 3°43'34"E (± 150 m N), zwarte ton 19 ;
   b. 51°22'08"N — 3°44'14"E (± 275 m NNW), zwarte ton 21.

2. Op ± 51°21'.7N — 3°44'.9E de zwarte lichtboei 23 voorzien van een radarreflector.

3. Aanbrengen :
   a. een GIRVS spitse ton met radarreflector op :
      i. 51°22'24"N — 3°43'21"E "A1" ;
      ii. 51°21'59"N — 3°44'02"E "A2" ;
      iii. 51°21'34"N — 3°44'43"E "A3" ;
   b. een onderbroken lijn die de tonnen sub 1, de lichtboei sub 2 en de tonnen sub 3 onderling met elkaar verbindt ;
   c. in het door de onderbroken lijn sub 3 begrensde gebied het inschrift "Ankergebied".

N.B. Bij de uitvoering van fase 1 van het nieuwe IALA betonningsstelsel omstreks mei 1977, worden de tonnen sub 3 vervangen door gele spitse tonnen met radarreflector.
(Zie Belg. krtn. 103 en 104 en Lichtenlijst 1972 - nr. 459)

(Ned. B.a.Z. 2282 — H.60178)

17/120 (T) Westerschelde. — Rede van Vlissingen. Ton voor proef.

Op 51°25'36"N — 3°39'08"E, ± 600 m NE van rode ton SS 4, is bij wijze van proef tijdelijk gelegd een zwarte ton met gele band, gemerkt "Proef".

Deze ton is van geen betekenis voor de scheepvaart.
(Zie Belg. krtn. „Monding der Westerschelde", D 11, 103, 104).

(Ned. B.a.Z. 2335 (T) — H.60188)

17/121 Westerschelde. — Overloop van Valkenisse. Lichtboei weer in kaartpositie. Lichtsectoren weer als voorheen.

Positie : ± 51°22'.6N — 4°08'.7E.

De rode lichtboei 64 is teruggelegd in kaartpositie.
De sectoren van het licht Marlemonse Plaat zijn weer als voorheen.

B.a.Z. 14/108 (T) - 1976 vervalt.
(Zie Belg. krtn. 103, 104).

(Ned. B.a.Z. 2336 — H.60188)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

MAANDELIJKSE STAAT VAN VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" — maand JULI 1976

Verandering van eigendom :

Z.189 «SHAMROCK» — eigendom : Rederij Medard Vandenbroucke en Bart Schiltz, Pannestraat 64, 8390 Knokke Heist.
Zeebrief : 7.7.76.

Z.429 «KON TIKI » — eigendom : Vandewalle Charles, Heiststraat 259, 8380 Zeebrugge - Brugge 5.
Zeebrief : 6.7.76.

Adresverandering :

Z.108 «ADRIATIC»
Z.295 «APOLLO III»
Z.331 «SONNY BOY II»
Eigendom : Dobbelaere Emiel - D'Hondt, Rederskaai 44, app. D5, 8380 Zeebrugge - Brugge 5.

Geschrapt :,

N.804 «De Vijf Gebroeders».
Eigendom : Legein Georgette, Jachtwakersweg 18, 8458 Oostduinkerke.
Geschrapt : 5.7.76.

De pollutie door schepen is aanval op de souvereiniteit van de kuststaat

Meer en meer beginnen sommige landen, die op de weg van de grote zeetrafiek liggen, de pollutie van hun kusten en van hun kustwateren als een aanval op hun souvereiniteit aan te zien. Dit vooral in het bijzonder met het vuil door de tankers nagelaten die nog niet eens wachten om hun tanks in volle open zee te spoelen. Voor deze schepen die in feite in « transit » door hun kustwateren varen, hetgeen met de voor de deur staande 200 mijlen nog een groter belang zal krijgen, eisen zij, zoals dit nu voor de oorlogsbodems reeds bestaat, een neutrale doorvaart met alle respekt voor de kuststaat. Volgens verscheidene staten is de pollutie door de schepen niet alleen een aanval tegen de ganse menshheid, maar in het bijzonder een aanval tegen de kuststaat waartegen zij wensen gewapend te worden door een clausule in het Internationaal Zeerecht. Het enige waar deze schepen recht op hebben, is de ongehinderde vrije doorvaart, maar niets meer. De bestaande internationale regelen op de pollutie dienen dan ook verstrengd en de souvereiniteit van de kuststaat in dit verband moet verstrekt worden evenals de sancties die de overtreder kunnen opgelegd worden alsmede het recht op vergoeding voor de kuststaten. Het moet de kuststaten zelfs toegelaten zijn een speciale doorvaartroute uit te stippelen en op te leggen om de kontrole op de pollutie te kunnen vergemakkelijken en de risiko's van kustbevuiling te verminderen.

Aan dit alles zien we dat het Internationaal Zeerecht nog altijd in volle beweging is en het konservatisme en traditionalisme volledig heeft afgedaan. Het principe van de zo grootst mogelijke vrijheid heeft wel voor goed afgedaan, hetgeen trouwens in onze moderne en enorm geëvolueerde wereld niet meer houdbaar was.

DE 0.33, DE „MARBI" TERUG VAN IERLAND

Het resultaat door de «Marbi» behaald na zijn reis op Ierland, is zeker niet om naar huis over te schrijven. Inderdaad is 377.968 fr na een afwezigheid van 16 dagen voor dergelijk schip een strop, ware daar niet de door de Staat gewaarborgde brutobesomming ten voodele van die schepen die aan het Ierland-projekt meedoen. We hadden een babbeltje met één der eigenaars, Oscar Martinsen en volgens deze is het daar wel mogelijk winstgevende reizen te maken, wanneer men uitgerust is met een «Sonar». Dit apparaat laat toe van op een km. afstand alle wrakken, hindernissen en visscholen te zien en aldus moet men niet blind varen en zou het rendement zeker bevredigend worden. Dit was trouwens zichtbaar aan grote Russische schepen die in de omtrek vissende waren en grote pakken vis aan boord zetten. Volgens Oscar werd er veel kleine vis gevangen, wijting, totten, enz..... die men weer over boord zette. Bij de Russen ging er echter niets terug in zee, gezien deze slokkoppen ook een apparatuur aan boord hebben voor het produceren van traan en vismeel. Hieruit kon men anderzijds besluiten dat het weren van de Russen en Oostbloklanden uit een eventueel te dekreteren 200 gemeenschappelijke EEG-zone, heel wat baat zou bijbrengen voor de EEG-partnerlanden en dat de herpopulatie van de vis in dit geval zeker geen problemen meer zou stellen. Behalve de Russen, Polen en Oostbloklanden zag men daar praktisch geen visserschepen uit de ons omringende landen, noch uit Groot-Brittannië zelf. De reder deelde ons ook nog mede, dat hij een «Sonar» besteld had, een kostelijk beestje van iets meer dan een half miljoen. Het is duidelijk dat men (de Oostbloklanden) met dergelijk apparatuur, de vispopulatie ten slotte heeft kunnen klein krijgen.

KORTE BERICHTEN

WORDT EEN NIEUWE ENGELSE MAKREELOORLOG VERMEDEN ?

We herinneren ons de makreeloorlog van verleden jaar waarbij de Engelse vissers uit Devon en Cornish het aan de stok hadden vooral met de Schotse seinevissers. Graag wil men dit jaar een nieuw konflikt vermijden op de Zuid-Westelijke makreelgronden waar de lokale vissers nu nog een groter invasie van Schotse en andere Engelse vissers verwachten als gevolg van de kwoteringen en beperkingen elders. Daarom ook greep er te Londen een bijeenkomst plaats tussen verscheidene Producentenorganisaties. Aan deze bijeenkomst nam ook de minister E. Bischop en de onder-staatssekretaris voor Schotland, de heer Hugh Brown deel. Daar werd de suggestie aangehouden dat de verscheidene producentenorganisaties liefst de zaak in onderlinge verstandhouding zouden regelen, gezien men wettelijk moeilijk vissers van eenzelfde land kan gaan diskrimineren. Voor de vissers van Devon en Cornish zou er geen bezwaar zijn, dat er nog anderen de makreel, die dit jaar belooft overvloedig te zijn, komen vangen, maar de geweldige vangsten, vooral door de Schotse seinevissers houden het gevaar in, dat de markt in elkaar stuikt en daaraan heeft er niemand nog enig voordeel, aldus de traditionele makreelvissers. Er zou dus een regeling dienen uitgewerkt om te vermijden dat de prijs in de afslag gevoelig daalt en dat de meeste makreel zou dienen uitgewerkt om te vermijden dat de prijs in de afslag gevoelig daalt en dat de meeste makreel zou dienen opgevangen te worden en verwezen naar de vismeelfabrieken. In feite is dit 'n probleem van marktregeling en volgens ons vooral van prospektie in het buitenland, zodanig dat men weet welke hoeveelheid men niet mag overschrijden. De producentenorganisaties zullen hier dus voor een moeilijke regeling komen te staan omdat het hier een regeling van zelfdicipline moet worden zonder dat de eventuele overtreders een sanctie kunnen oplopen. Dit zal natuurlijk heel wat moeite kosten en we zijn niet zo zeer benieuwd wat het uitwerken van een regeling betreft, dan wel het respekt hiervoor.

EEN BUITENKANSJE VOOR DE IJSFABRIEKEN VAN BOULOGNE

Door de onverwachte warmte in juli en augustus was er in Frankrijk een bijzondere vraag naar verfrissend water . Gezien en watertankwagen van 20 m3 reeds 4 m3 hydrisch ijs benodigt en verscheidene tankwagens noodzakelijk waren voor de bevoorrading in koelwater, was men verplicht zich tot Boulogne te wenden waar men in deze sektor per beurt 50m3 hydrisch ijs kon leveren. Een ander voordeel om het water en het ijs te Boulogne te komen halen was het feit, dat de prijs van het ijs er heel wat voordeliger is, nml 1250 B. Fr de ton, terwijl dit in het binnenland, alhoewel in kleinere hoeveelheden 5.000 B. Fr. bedraagt.

Als bijzonderheid deelt men nog mede dat in 1975 er te Boulogne meer dan 80.000 ton ijs geproduceerd werd zonder de enkele kleinere producties van grootvishandelaren die over een ijsproductiemachine met beperkte kapaciteit voor eigen gebruik beschikken.

DE BRITSE REGERING ONDER VOORTDURENDE DRUK VOOR EEN EKSKLUSIEVE 50 MIJLENZONE !

Van overal regent het «adressen» aan de regering vanwege allerlei producentenorganisaties en redersverenigingen waarbij men voor de toekomst minstens een 50 mijlen eksklusieve visserijzone voor de Britse vissers in de eigen territoriale wateren eist. Het zijn nu de schippers van de Aberdeen treilers die dreigen tot de actie over te gaan indien de Britse visserij in het nieuw internationaal zeerecht, niet minstens 50 mijlen voorbehouden worden.

Deze beslissing werd door het zogenaamd «Officierengild van de Treilerij» genomen in hun laatste vergaderig van een week terug. Men heeft echter nog niet medegedeeld uit wat de protestacties zouden bestaan, maar dat men desnoods niet achteruit zou gaan om de wet in eigen handen te nemen. Anderzijds betreuren zij het gebrek aan coördinatie in eigen rangen naar gelang de aard van de visserij Wanneer het goed gaat in een bepaalde visserij, voelen deze absoluut niets voor de vissers uit een andere tak die met moeilijkheden te kampen hebben. Anderzijds zijn ze wel overtuigd van het feit, dat alle sektoren van de visserij zich kunnen verenigen achter de eis voor mistens 50 mijlen voorbehouden aan de Britse vissers. Wat u de opgelegde kwota op de schelvis betreft, die, dank zij de goede vangsten zeker reeds met deze beperking geen rekening te houden en door de kwota te lopen. Men heeft er deze maal het verhaaltje dat de buitenlandse vissers geen aandacht hebben voor de kwota, minstens officieel niet bij gedaan. We menen dat de Britse regering, best eens aan het ganse land klaar zou aantonen welke voordelen de Britten uit de Europese Ekonomische Gemeenschap halen en dat het verlies hiervan voor de Britten op verre na niet kan opwegen tegen de tijdelijke voordelen voor de visserij op een 50 mijlen eksklusieve zone. Beter onmiddellijk de puntjes op de «i's» te zetten dan de zaak te laten rotten.

VOLLEDIGE CYCLUS IN GEFOKTE KREEFT

Eindelijk is men er in de Verenigde Staten in geslaagd een kreeft volledig te fokken tot zijn kommerciële halve kgr grootte. De biologen zijn er in geslaagd deze volledige cyclus rond te maken in 20 maanden terwijl in volle vrijheid en aan zich zelf overgelaten de kreeft vijf jaar nodig heeft om aan dergelijk gewicht te komen. Men heeft voor de kreeftjes een ideaal middel samengesteld en de voeding zodanig uitgekiend en aangepast door een samenstelling van wieren en zeealgen waarin sommige elementen die eerder de groei remden geneutraliseerd werden, dat de cyclus van de verkoopbare kreeft rond gemaakt werd in amper één derde van de normale tijd van de in vrijheid levende kreeft. Men heeft er echter niet bijgevoegd of de fokkosten deze kunstmatige kweek renderend maken.

HERRIE IN ENGELAND OM HET OPLIGGEN VAN NIEUWE PATROUILLEBOOT

Het «Northumberland Zeevisserij-Komité» werd door één van zijn leden ondervraagd over het niet-meer verschijnen op zee van de nog maar drie jaar oude en kostelijke patrouilleboot de «John Craster». Daar gaan nog al veel praatjes over en de interpellant wenste hierover meer bijzonderheden. Volgens de woordvoerder van het Komité heeft het vaartuig een volledige onderhoudsbeurt gekregen. Naderhand kwam men toch van deze woordvoerder te weet, dat men geen geschikte bemanning vond voor deze boot, dat een officier zijn ontslag had ingediend en men nog geen andere had gevonden, dat de boot motormiseries had en ten slotte... dat er nog geen registratiecertificaat was voor de boot ! De verantwoordelijke officier zegde dat men toch de wet niet kon overtreden door zonder certificaat naar zee te gaan ! De bedienden op het Komité wisten niet dat er geen certifikaat was en men heeft het dan onmiddellijk aangevraagd ! In visserijmiddens heeft men hiervan met verbazing kennis genomen en kan men nog moeilijk het Komité ernstig nemen. Zoals men ziet heerst zowat overal in Staats- en Parastatale middens, administratieve sleur en slenter en gemis aan verantwoordelijkheidszin.

TEKEN DES TIJDS : VISSERSVAARTUIGEN TE KOOP

In een bepaald Engels visserijweekblad, telden we liefst 71 vaartuigen van verschillende type's, doorgaans kust- en middenslagtreilers die te koop gesteld worden. We kunnen dit werkelijk een teken des tijds noemen.

VISVERBRUIK IN FRANKRIJK

Volgens de statistieken, die daarom niet altijd betrouwbaar zijn, omdat het hier maar kan gaan over de officieel aangegeven vis, zou de eigen produktie in Frankrijk in '75 bijna 700.000 ton bedragen terwijl het verbruik 910.000 ton. Het is dus duidelijk dat het verschil aangevuld werd door de invoer. Zelfde statistieken leren dat het verbruik in '75 met 5 t.h. is gestegen en dat de Fransman per hoofd zowat 6,8 kg vis per jaar eet. Men heeft er ook het groot prijsverschil vastgesteld tussen wat de producent voor zijn produkt krijgt en wat de detailhandel hiervoor vraagt. Men heeft hierin geprobeerd wegwijs te geraken, maar het probleem is danig kompleks, mede door de lange keten van vismijngrootkoper-grossist-detaillant en vooral bewerking, verzending, verpakking, voorstelling, koeltoonbanken, pachten, onverkoopbare overschotten, enz...

12.000 KGR. SARDIENEN TERUG IN ZEE

In Quiberon in Frankrijk heeft men terug last met het verkoopbaar stellen van de sardien. Verleden jaar reeds moesten tonnen terug in zee geworpen worden en worden anderzijds op de pui van het stadhuis de sardienen met wagens uitgestrooid. Het handelde hier over grote sardienen die buiten de kommerciële maten vallen. Dit fenomeen herhaalt zich nu dit jaar met sardienen van 9/11 in één kgr. en dus bijna zo groot als onze «lege-haringen». men heeft reeds een paar jaar gezegd dat men naar afzetmogelijkheden zou uitzien voor de te grote sardienen, maar men schijnt daar nog niet in geslaagd te zijn. Bij de aanvoer te Quiberon waren zowat 2/3 van de sardienen van niet-kommerciele waarde en moesten door de producentenorganisatie «PROMA» opgevangen worden die de te grote sardienen terug in zee liet werpen.

De inleggerijen en konservefabrieken die gebonden zijn aan de kommerciele maten van hun inpakdozen en hun machine-installaties kunnen de te grote sardienen niet verwerken. Men stelt hier tegenover dat men wel de pilchard, haring en zelfs makreel in dozen konserveert, hetzij in olie, tomaatsaus, wijn enz... en dat het dus wel mogelijk moet kunnen zijn grote sardienen te konserveren. De reder krijgt slechts één enkele ton vergoed per uitvaart aan 9 B. Fr. het kgr. zodat bij overvloedige vangst van grote sardienen men de overige kan wegkippen. Nochtans kreeg 'n vaartuig die de steven wendde naar Lorient, 16 B. Fr. voor zijn gemengde sardienen in de plaatselijke afslag.

Men stelt zich echter de vraag voor hoelang ? Ten slotte zou men zich nog verplicht zien voor de vismeelfabrieken te gaan varen op een ogenblik waarop men van Franse overheidszijde herhaaldelijk zegt dat een industriële visserij voor de vismeel in feite een misdaad is in deze periode van overbevissing en kwoteringen.

Het statuut van de kapitein en schipper ter zee in het gedrang ?

IS DE ARBEIDSRECHTBANK BEVOEGD ?

De arbeidsgerechters zijn bevoegd met betrekking tot de geschillen inzake arbeidsovereenkomsten, ongeacht de arbeidsovereenkomst of de hoedanigheid van de werknemer of van de werkgever en ongeacht het feit dat een arbeidsovereenkomst onder toepassing van een vreemde wet valt.

Wanneer een vreemd schip in een Belgische haven ligt, zijn inzake arbeidsgeschillen de territoriale bevoegdheidsregels van het Gerechtelijk Wetboek toepasselijk.

Uit de wijziging in art. 108 van de Wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aangebracht bij de afkondiging van het Gerechtelijk Wetboek, dient besloten te worden dat voortaan, met uitzondering van de procedure tot minnelijke schikking, de arbeidsrechtbank bevoegd is om de geschillen tussen reder en kapitein in verband met diens funktie als hoofd van de zeereis te beslechten. In die funktie is de kapitein een werknemer verbonden door een arbeidsovereenkomst.

Vorig jaar is in dat opzicht te Antwerpen een rederij gedagvaard .Het gaf aanleiding tot hiernavolgend betekenisvol vonnis, dat luidt.

Gezien de dagvaarding de dato 29 januari 1975 die ertoe strekt verweerster te doen veroordelen tot betaling aan eiser van de som van 209.945 fr. wegens achterstallige lonen, uitgaven, voorschotten aan bemanningsleden, vergoedingen en reisonkosten (...);

Verweerster, noch iemand voor haar, verschijnt niet ter inleidende zitting van 14 maart 1975 hoewel ze behoorlijk opgeroepen is volgens art. 40 van het Gerechtelijk Wetboek;

Overwegende dat eiser wel ter zitting is verschenen en tegen verweerster vonnis bij verstek vordert ingevolge art. 802 van het Gerechtelijk Wetboek;

I. BEVOEGDHEID

De vordering is ontstaan uit de arbeidsovereenkomst tussen partijen van 28 augustus 1974, waarbij eiser als kapitein werd aangeworven door verweerster, eigenares-reder voor dienst op het schip Howth Trader, varend onder de vlag van de Ierse republiek. Het schip Howth Trader werd onder bewarend beslag gelegd op verzoek van eiser bij beschikking van de beslagrechter van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen van 8 oktober 1974.

Dit beslag werd aangezegd aan de Waterschout te Antwerpen op 11 oktober 1974 en aan verweerster op 9 oktober 1974.

De overeenkomst tussen partijen is een arbeidsovereenkomst voor dienst op zeeschepen die valt onder toepassing van het Ierse recht.

Naar Belgisch recht zou hij onderworpen zijn aan de Wet van 5 juni 1928 betreffende de arbeidsovereenkomst wegens dienst op zeeschepen.

Ter zake van de regels van bevoegdheid is volgens art. 578, 1°, van het Gerechtelijk Wetboek de arbeidsrechtbank bevoegd voor de geschillen inzake arbeidsovereenkomsten.

Er wordt door de wetgever geen onderscheid gemaakt tussen arbeidsovereenkomsten die vallen onder toepassing van een buitenlandse wetgeving of naar de aard van de arbeidsovereenkomst of de hoedanigheid van de werknemer of werkgever.

Ondanks het feit dat art. 3 van boek I, titel I, van het Wetboek van Koophandel bepaalt dat ALLE overeenkomsten betreffende de vergoeding van het scheepsvolk en alle verbintenissen van scheepslieden ten behoeve van koopvaardijschepen als daden van koophandel beschouwd worden, doet zulks geen afbreuk aan de bevoegdheid van de arbeidsrechtbank, evenmin als dit afbreuk deed aan de bevoegdheid van de Werkrechtersraad voor Zeelieden, opgericht door de Wet van 5 juni 1928 (zie Fredericq, I, nr. 51, blz. 510).

Hoewel op de overeenkomst ter zake de Ierse wetgeving toepasselijk is, zijn de bevoegdheidsregels van de Belgische wetgeving toepasselijk daar de betwisting voor een Belgische rechtbank gebracht is wegens de ligging van het schip (art. 624, 2°, en art. 627, 9° van het Gerechtelijk Wetboek).

De bevoegdheid inzake geschillen omtrent de arbeid op zeeschepen was oorspronkelijk bepaald door art. 108 van de Wet van 5 juni 1928 dat als volgt luidde : „Behoudens wat de betwistingen betreft welke tussen reders en kapiteins van koopvaardijschepen en tussen reders van visschersschepen en visschers oprijzen, worden de geschillen betreffende de arbeid op zeeschepen bij wijze van verzoening of, wordt deze niet bekomen, bij vonnis beslecht overeenkomstig de bij deze titel vastgestelde regelen in zake bevoegdheid en rechtspleging".

Met deze bevoegdheid en rechtspleging werd bedoeld die van de Werkrechersraad voor Zeelieden bepaald door art. 116 en met 172 van de Wet van 5 juni 1928.

Deze artikelen werden opgeheven door de Wet van 10 oktober 1967, art. titel II hoofdstuk II, afdeling 3, art. 11, 44°, van het Gerechtelijk Wetboek toen de arbeidsrechtbanken werden opgericht.

Art. 108 van de Wet van 5 juni 1928 werd als volgt gewijzigd door de Wet van 10 oktober 1967, art. 3, titel II, hoofdstuk V, art. 59 : „§ 1. Artikel 108 van de wet van 5 juni 1928, houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, wordt door de volgende bepaling vervangen : „Behoudens wat de betwistingen betreft tussen reders en kapiteins van koopvaardijschepen en tussen reders van visservaartuigen worden de geschillen betreffende de arbeid op zeeschepen beslecht bij wege van minnelijke schikking, zoals gezegd wordt in de artikelen 109 of tot 115 of, bij gebreke van minnelijke schikking, bij een vonnis gewezen overeenkomstig de regels van bevoegdheid en rechtspleging gesteld in het Gerechtelijk Wetboek".

§ 2. In de artikelen 110 tot 113 van dezelfde wet worden de woorden „waterschout of" geschrapt.

§ 3. Artikel 113 laatste lid, van dezelfde wet wordt opgeheven".

De uitzonderingen op de bevoegdheid in de gewijzigde tekst voor wat de betwistingen tussen reders en kapiteins van koopvaardijschepen en tussen reders van visservaartuigen en vissers aangaat hebben blijkbaar alleen betrekking op de procedure van minnelijke schikking bepaald door de artikelen 109 tot 115 van de Wet van 5 juni 1928.

Dit wordt verklaard door art. 97 van dezelfde wet dat bepaalt dat de zeevaartoverheid (waterschout en consul niet tussenbeide komt in de overeenkomsten tussen de reder en de kapitein gesloten omtrent de handelsfuncties van laatstgenoemde.

In de memorie van toelichting bij de Wet van 5 juni 1928 (Senaat, zitting 1925-1926, document 236, blz. 91) werd het onderscheid tussen de bevoegdheid van de kapitein als hoofd van de zeetocht en zijn handelsbevoegdheid krachtens de lastgeving van de reder reeds gemaakt, waarbij benadrukt werd dat alleen de eerste bevoegdheid onder de Wet van 5 juni 1928 valt.

Verder werd in deze memorie van toelichting (Senaatzitting 1925-1926, document 236, blz. 915) bevestigd dat de kapiteins onderworpen blijven aan het gemengd recht omdat de geschillen tussen reders en kapitein betrekking hebben op te grote en te kiese HANDELSBELANGEN om onttrokken te worden aan de bevoegdheid van de rechtbanken en de regelen van de gewone rechtpleging.

Hoewel met de dualiteit van de bevoegdheid van de zeekapitein reeds rekening gehouden werd door de wetgever van 1928, heeft deze er toen toch de voorkeur aan gegeven de zeekapitein aan de bevoegdheid van de werkrechtersraad voor zeelieden, die een bijzonder rechtscollege met een speciale rechtspleging was, te onttrekken, omdat het commerciële mandaat van de kapitein destijds nog primeerde.

Een tweede reden was dat de zeekapitein voor de werkrechtersraad door zijn ondergeschikten (zeelieden en officieren) zou moeten worden beoordeeld, wat niet wenselijk was.

Deze bezwaren zijn echter door de oprichting van de arbeidsrechtbanken weggevallen.

De arbeidsrechtbanken zijn gewone rechtbanken met dezelfde procedure als voor de andere rechtbanken.

Voor zijn functie als hoofd van de zeetocht is de zeekapitein een werknemer ten opzichte van de reder, zijn werkgever.

De evolutie van de wetgeving op de sociale zekerheid bevestigt zulks overduidelijk.

De kapitein wordt als werkzoekende ingeschreven en vergoed zoals alle zeelieden (Wet van 23 februari 1964 op de Pool van de zeelieden; K.B. van 9 april 1965, art. 31, 67 en 68).

De zeekapitein is, zoals iedere werknemer, onderworpen aan de Besluitwet op de betaalde feestdagen en de jaarlijkse vakantie zijn eveneens op de zeekapitein toepasselijk.

Hij is eveneens verzekerd tegen arbeidsongevallen, waarbij zijn wedde als basis wordt genomen voor de berekening van de bijdragen en vergoedingen bepaald door de Wet van 10 april 1971.

Zijn wedde is ook bevoorrecht zoals die van andere bemanningsleden (art. 23, titel II, Wetboek van Koophandel).

Hieruit volgt ontegensprekelijk dat de zeekapitein een werknemer is.

Met de evolutie van de scheepvaart en de uitbreiding van de communicatiemiddelen is de leiding, gezag en toezicht van de werkgever veel groter geworden dan ten tijde van de Wet van 5 juni 1928 (L. Libert, in Arbeidsrecht o.l. v. prof. R. Blanpain, Brugge, Die Keure, 1972, blz. 26 en 29); J. Gepts, „Het Statuut van de kapitein", in het zeevaarttijdschrift Nautilus, 1967, blz. 313-314 en 362-365).

Deze evolutie heeft tot gevolg dat de kapitein voor de uitoefening van de financiële en commerciële exploitatie van het schip veel meer gebonden is door de onderrichtingen van de reder, met wie hij in voortdurend contact is tijdens de reis.

In werkelijkheid heeft thans de reder zelf of zijn vertegenwoordiger de leiding van de commerciële exploitatie en heeft de kapitein enkel nog de nautische leiding van het schip.

De kapitein kan dan ook niet meer als een werkelijke lasthebber van de reder beschouwd worden, maar zijn statuut gelijkt thans meer op dat van een lid van het leidinggevend personeel; hij blijft een belangrijke vertrouwenspositie vervullen, maar wel in het kader van zijn arbeidsovereenkomst.

Deze zienswijze komt reeds tot uiting in de Wet van 5 juni 1928, namelijk in de art. 97, 98 en 99, 2e lid, die de tussenkomst van de zeevaartoverheid uitsluiten bij de handelsfuncties en het ontslag van de kapitein, en het recht tot schadeloosstelling geven aan de kapitein bij onrechtmatig ontslag, terwijl voordien diens lastgeving ad nutum herroepen kon worden, zoals bij een werkelijke mandataris, overeenkomstig het bepaalde in art. 2004 van het Burgerlijk Wetboek.

De kapitein dient dan ook enkel nog in de door de wet bepaalde

(vervolg blz. 7)

omstandigheden als een vertegenwoordiger van de reder beschouwd te worden en voor het overige als een werknemer verbonden door een arbeidsovereenkomst met de reder.

Voor de zuivere commerciële betwistingen in het kader van zijn functie van vertegenwoordiger van de reder is de rechtbank van koophandel bevoegd en voor alle sociaalrechtelijke geschillen die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein is de arbeidsrechtbank bevoegd.

Bovendien bepaalt het gewijzigde art. 108, in fine, van de Wet van 5 juni 1928, dat bij gebreke van een minnelijke schikking de geschillen tussen reders en kapiteins beslecht worden bij een vonnis gewezen volgens de regels van bevoegdheid en rechtpleging gesteld in het Gerechtelijk Wetboek.

Ter zake bepaalt art. 574, 6§, van het Gerechtelijk Wetboek de bevoegdheid van de rechtbank van koophandel wanneer partijen geen handelaar zijn.

Een zeekapitein is geen handelaar zodat dit artikel betrekking heeft op huidig geschil.

Dit artikel bepaalt dat de rechtbank van koophandel kennis neemt van de vorderingen inzake zee- en binnenvaart en inzonderheid van het onderzoek van de schuldvorderingen bij verdeling van de gelden voortkomend van de toewijzing van een in beslag genomen schip.

De vorderingen in dit artikel bedoeld zijn de commerciële vorderingen en de bevoegdheid van de rechtbank van koophandel bestaat erin de verdeling en rangregeling van de schuldvorderingen te bepalen bij de verdeling van de gelden van de verkoop van de opbrengst van een inbeslaggenomen schip.

Deze bevoegdheid houdt blijkbaar niet in het bekomen van een uitvoerbare titel, zoals eiser thans vordert, na bezwarend beslag.

Artikel 574, 6°, van het Gerechtelijk Wetboek is derhalve ter zake niet toepasselijk.

Bijgevolg is art. 578, 1°, van het Gerechtelijk Wetboek ter zake toepasselijk waarbij de arbeidsrechtbanken kennis nemen van de geschillen inzake arbeidsovereenkomsten.

De huidige betwisting is een betwisting betreffende voorgeschoten achterstallige lonen en reisonkosten van de bemanningsleden, waarbij eiser gesubrogeerd is in de rechten van de bemanningsleden.

De vordering betreft enkel de uitvoering van de arbeidsovereenkomst van eiser, zodat art. 578, 1°, van het Gerechtelijk Wetboek toepasselijk is.

Bijgevolg is de arbeidsrechtbank bevoegd om kennis te nemen van de huidige vordering.

II. TEN GRONDE

Op grond van de door eiser voorgelegde stukken : scheepsrol, afrekening afgesloten op 28 september en ontvangstbewijzen van voorschotten, komt de vordering gegrond voor behoudens de uitgave ten bedrage van 170,00 £ waarvoor eiser geen rechtvaardigingsstukken voorlegt.

NOOT

De Belgische rechtsleer en rechtspraak is unaniem van mening dat het contract van de zeekapitein geen arbeidsovereenkomst maar een contract sui generis is (SMEESTERS en WINKELMOLEN, I, nr. 167; J. COLLARD, Aperc de droit maritime belge, blz. 112; R. DE SMET, *Droit maritime et droit fluvial belges*, nr. 73 e.v.; Kh. Antwerpen, 17 januari 1941, i.z. Kesteloot/N.V. Rederij Alexander; Kh. Antwerpen 25 mei 1941, i.z. Cyren Brengt Eric t/Margit Steamship Cy; Kh. Antwerpen, 14 oktober 1948, i.z. Hintjens t/Lalemant e.a.; Kh. Antwerpen, 28 februari 1964, i.z. Vranckx t/ N.V. Plouvier, bevestigd voor Hof Brussel, 29 januari 1965; Kh. Antwerpen, 29 april 1966, i.z. Hemblenne t/ N.V. Rederij Hermans; Hof Brussel, 18 april 1967, i.z. N.V. Rederij Hermans t/ Matoul).

De memorie van toelichting van de Wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst voor zeelieden vermeldt ten andere dat de betrekkingen tussen de reder en de zeekapitein een contract sui generis uitmaken ontstaan door de eeuwen heen uit de gebruiken van de zee. De rechtbank van koophandel was bevoegd om de geschillen tussen rederijen en zeekapiteins te beoordelen zowel voor de vorderingen ingesteld door de zeekapitein tegen zijn reder als omgekeerd (COLLARD, blz. 117). Heeft de inwerkingtreding van het Gerechtelijk Wetboek hierin verandering gebracht zoals door de Arbeidsrechtbank te Antwerpen beslist werd ? Het kan betwijfeld worden. De wijzigingen door de Wet van 10 oktober 1967 aangebracht aan art. 108 van de Wet van 5 juni 1928 doen eerder het tegenovergestelde vermoeden. Waarom zou alleen de kapitein niet aan de speciale procedure van minnelijke schikking onderworpen zijn indien de arbeidsrechtbank voortaan bevoegd is om over zijn geschillen met de reder te oordelen zoals voor alle leden van de bemanning ? Dat de zeekapitein niet moet aangemonsterd worden is hiervoor geen verklaring.

De vraag kan ook gesteld worden waarom de redenen op grond waarvan de geschillen tussen reder en kapitein aan de werkrechtersraad voor zeelieden onttrokken werden niet gelden voor de arbeidsrechtbank.

Het is zeker dat bepaalde taken van de zeekapitein door de evolutie van de scheepvaart hun belang verloren hebben, maar het wezen van zijn functie is ongetwijfeld onveranderd gebleven. De kapitein is nog steeds bekleed met een utizonderlijke macht waarvan de gelijke niet in het landrecht aangetroffen wordt. Als vertegenwoordiger van het land waartoe het schip behoort, bestuurt hij tijdens de reis de kleine maatschappij aan boord. Hij dient geboorte- en overlijdensakten op te stellen en bij het verlijden van maritieme testamenten kan hij vergeleken worden met een notaris. Hij is belast met de beteugeling van de vergrijpen tegen de tucht aan boord tijdens de reis en voert informaties uit m.b.t. wanbedrijven en misdaden. Hij is dus tegelijk ambtenaar van de burgerlijke stand, notaris, disciplinair rechter en onderzoeksrechter. Als gezagvoerder op het schip is hij verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading en mag hij alle maatregelen nemen vereist voor deze veiligheid. Hij moet ten slotte de belangen van zijn reder behartigen en de reis naar behoren volbrengen. Binnen het kader van zijn mandaat dat hij hiertoe bezit mag hij zijn reder verbinden en aan zijn bevoegdheid kan niet worden getornd daar ze door de wet bepaald is. Het is niet omdat de zeekapitein, zoals de leden van zijn bemanning, thans bepaalde sociale voordelen geniet dat hij noodzakelijk een werknemer en zijn contract met de reder een arbeidsovereenkomst is in de zin van art. 578, 1°, Ger. W.

De ondergeschiktheid die vereist is voor het bestaan van een arbeidsovereenkomst is nog steeds geen essentieel kenmerk van de rechtsverhouding reder-kapitein. De kapitein is niet in alle omstandigheden verplicht de onderrichtingen van zijn reder na te leven. Wanneer de veiligheid in gevaar zou komen door de naleving van deze onderrichtingen mag hij het zelfs niet doen en het wordt hem als een fout aangerekend wanneer hij het toch doet. Aldus is de kapitein niet verplicht de reis te beginnen of voort te zetten wanneer hij meent dat het schip niet zeewaardig is. In het belang van de veiligheid van de scheepvaart moet deze onafhankelijkheid van de kapitein t.o.v. zijn reder volledig gevrijwaard blijven. Ten slotte mag niet uit het oog verloren worden dat de reder in beginsel slechts gehouden is tot de uitbetaling van het loon van de kapitein wanneer deze de uitvoering van zijn mandaat zal gerechtvaardigd hebben. Indien de arbeidsrechtbank bevoegd is om te oordelen over de loongeschillen tussen reder en kapitein zal zij ook gebeurlijk kennis moeten nemen en beslissen over problemen die voornamelijk commercieel zijn. Is dat wenselijk ?

Jules Gepts
Raadsheer bij het Hof van Beroep
Docent aan de Hogere Zeevaartschool

Bron : Rechtkundig Weekblad — 26 maart 1976 - 39e jaargang nr. 30.

Labeur en sleur van een visser

„Als het weder zo blijft steken we vanavond om 22 uur in zee". Een korte bondige mededeling van een schipper aan zijn vrouw. Korter en bondiger dan het gesleur om het dagelijks bestaan die er bij komt kijken.

De visser steekt in zee... de toerist steekt in de spijszaal likkebaardend de benen onder tafel wachtend op het zeeverse visje. Tussen deze twee handelingen ligt er een ongekende wereld, een odysee omzeggens : het werk, het dagelijks gevecht van de visser.

21u.30... de machinist gaat aan boord. Vlug worden de machines nog even gesmeerd en dra is alles klaar om van wal te steken. Met een laatste groet voor de mensen op de kade zoekt de boeg van het vaartuig stampend zijn weg naar de open brede plas. Het stampen en tampen van de brik, de deining ,het gekrijs van aasjagende meeuwen, zijn voor ons, leken, en hoopvolle boodschap, een prelude tot een wonderbare visvangst.

Op de brug is het werken en waken geblazen. Op het kompas turend stevenen schip en bemanning naar de visgrond. Geen ogenblik mag de aandacht verloren worden, want onze Noordzee is een druk bevaren zee en een aanvaring kan een ramp betekenen.

Drie mensen op een notedop... afhankelijk van de weersomstandigheden, drie mensen zich bewust van het gevaar dat ze zich dagelijks eigen gemaakt hebben.

De scheepsjongen heeft nog net de tijd verse koffie voor schipper en machinist te schenken vooraleer de netten uit te werpen.

Eenieder heeft hierbij zijn werk. Het zware gevaarte uitzetten is bepaald geen sinecure, de kabels dienend om het geheel tegen te houden, we besparen u hierbij de vaktermen, dienen geregeld in het oog te worden gehouden. De kabels moeten voortdurend op de juiste afstand van elkaar blijven... tussenin wordt uit de vuist een boterham achter de kiezen gewerkt.

Het vaartuig trekt en zwoegt... de eerste sleep wordt binnen gehaald. Hier begint dan een trekken en zwoegen met de handen tot de windas het werkje volledig overnemen kan.

Plotseling een plompe plof... de kuil is geopend, vis, modder, zand en zeegras bedekken het dek. De vis wordt uitgezocht en in verscheidene bennen verdeeld. Ondermaatse vis gaat terug het zilte nat in. Het uur van reinigen van de vangst heeft geslagen, de netten nogmaals uitgezet en opnieuw, opnieuw, opnieuw zonder ophouden tot de schipper bevel geeft huiswaarts te keren.

Huiswaarts toe wordt de averij aan de netten hersteld. Via Oostende-Radio wordt de thuisvaart bekend gemaakt.

En de vangst ? Meestal is het sop de kool niet waard. Een visser moet slaven om een visje binnen te brengen naar de haven waar de reder op hen staat te wachten om de duurverdiende vis verder aan de man te brengen.

Inmiddels hebben de eerste zonnestralen de laatste nachtelijke nevelslierten doorboord... traag en moeizaam loopt het schip de haven weer binnen. Daar wacht de visser een hartversterkende koffiepoester, daar wachten ook hun vriendenkollegas om na te kaarten over de jongste ervaringen. Slechts eventjes kan dat, want 's avonds, als het weder het toelaat, gaat het opnieuw het zeegat in, dag na dag, jaar na jaar... sleur en labeur van een visser.

DE TEKORTEN IN DE HOLLANDSE ZEEVISSERIJ IN 1975 GEWELDIG GESTEGEN

Waar onze visserijdienst de publieke opinie wil wijs maken dat het voor onze tongen en platvisvisserij een goed jaar is geweest, komt het Hollands Bedrijfschap ons terugbrengen tot een stuk werkelijkheid. We geven hieronder het verslag weer van het Landbouw-Economisch Instituut :

Door de afdeling Visserij en Bosbouw van het Landbouw-Economisch Instituut is een rapport gepubliceerd over de voorlopige bedrijfsresultaten van de zeevisserij in 1975.

Uit het rapport blijkt dat in het algemeen de kotters van de kleine zeevisserij grotere verliezen hebben geleden dan in 1974. Ondanks een in aantal schepen kleinere vloot bleek de nawerking van de investeringsgolf van de laatste jaren, de vlootvermindering door saneringsmaatregelen nog ruimschoots te compenseren ; in 1975 was het totale motorvermogen in bedrijf enigszins hoger dan in 1974. Tezamen met een wederom wat hoger prijsniveau van de kosten, betekende dit een verdere stijging van de exploitatietekorten. Het totale nettotekort van de gehele kleine zeevisserij liep op van 29 miljoen gulden in 1974 tot 44 miljoen in 1975, hoewel de totale besomming steeg van 268 tot 282 miljoen.

De trawlers van de grote zeevisserij hebben in 1975 gemiddeld minder besomd dan in 1974. Vooral voor de zijtrawlers daalde de besomming scherp, hetgeen zeer grote tekorten opleverd. Echter ook de hektrawlers hadden nettotekorten, welke voor de grootste vaartuigen overigens relatief klein waren. Het totale nettotekort van de grote zeevisserij steeg van 9,5 in 1974 tot 12 miljoen gulden in 1975.

De garnalenvisserij heeft in 1975, ondanks een toeneming van de vloot, gunstige resultaten opgeleverd, een en ander vooral dank zij een hoog prijsniveau van de garnalen. Vooral in het Noorden bleek men belangrijk betere netto-resultaten te hebben dan in het voorafgaande jaar. Daardoor verbeterde het totale nettoresultaat van deze tak van visserij met bijna een miljoen gulden.

Het rapport bevat voorts een raming van de bedrijfsresultaten van de genoemde takken van visserij in 1976. Uitgaande van de bestaande vloot en tevens van de aan Nederland toegekende quota voor tong, schol, haring en rondvis, zullen naar verwachting de tekorten van de kleine en grote zeevisserij wederom enigszins groter zijn dan in 1975. Voor de kleine zeevisserij zou het geraamde tekort kleiner zijn dan in 1975, indien de vlootomvang verder werd aangepast aan de verminderde vangstmogelijkheden. Overigens kan voor het merendeel van de kottereigenaren, de exploitatie op kasbasis — waarbij onder meer geen rekening wordt gehouden met afschrijving, wel echter met aflossing op leningen — nog positieve uitkomsten opleveren.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

REDERS !

VOOR ALLE SOORTEN

HEMPELS VERVEN

wendt U bij

SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER 118 - 122 en 132 F. per Kg.

HEMPELS ANTIFOULING 127 F. per Kg.

VOOR ROMP : BOVEN WATER

DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN, SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD 151 F. per Kg.

HEMPALIN UNDERCOATING 131 F. per Kg.

HEMPALIN GLOSS ENAMEL alle kleuren 151 F. per Kg.

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF 80 F. per Kg.

B.T.W. niet inbegrepen

(2812N—7831V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Iets meer vis dan verleden week. Dit omdat dit keer op de maandagmarkt vier IJslanders kwamen verkopen. Iets wat in weken niet meer voorgekomen was. Geenszins te veel vis, integendeel. Alle soorten werden vlot en zelfs redelijk duur verkocht. We zijn immers nog altijd maar halverwege augustus en normaal zijn de prijzen dan ver van interessant. Bepaalde vissoorten waren dit keer echter zeer duur, vooral dan minder gebrachte soorten. Kabeljauw w^^ wel iets minder duur dan verleden week. Die prijs gaat trouwens mee met die van de ingevoerde kabeljauw die zakte van ruim 100 naar 75 fr. het kg. op de woensdagmarkt.

Tongen zijn, evenals de voorgaande weken, in erg geringe hoeveelheid aangevoerd. Toch al iets meer dan verleden week. De prijzen blijven erg hoog wat niet verwonderlijk is.

Schol en jek zijn zeer weinig gebrachte soorten geweest, zij bleven dan hoge prijzen halen. Ook roggen werden zeer duur verkocht en neigden naar de 60 fr. Vlaswijting, heek, tarbot en staart bleven samen met heilbot peperduur.

Nog kleinere vangsten voor de spanvissers dan verleden week. Vangsten die amper de 500 bennen bereikten, maar gelukkig weer duur verkocht werden. Meteen kon de schade toch nog beperkt worden. Kabeljauw kreeg rond de 50 fr., de gulsorteringen gingen weg tussen 30 en 50 fr. Wijting, kleine schelvis en steenschol bleven zeer duur. Middenslagschelvis werd vooral dinsdag zeer duur verkocht toen tot 45 fr. voor « jonge » schelvis geboden werd.

Vier IJslanders zorgden voor ongeveer 3.000 bennen vis. Nogal veel koolvis en kabeljauw, gul. Schelvis en rode zeebaars werden iets minder gebracht. Voor rode zeebaars bleef de prijs dan ook schommelen rond de 33 fr. het kg. Schelvis varieerde tussen 20 en 42 fr., dit volgens grootte en kwaliteit. Voor Schotse schol lag de prijs rond de 20 fr., hondstong steeg tot 42 fr. Heilbot kreeg tot 163 fr., de goedkoopste (?) heilbot kreeg toch nog 119 fr. Kabeljauw werd verkocht tussen 28 en 37 fr. het kg. terwijl blauwe leng steeg van 44 naar 52 fr. Witte leng kreeg gewoonlijk rond de 30 fr. Zeer weinig wijting die 22 fr. haalde. De vier schepen bleven boven de 7 cijfers met als hoogste cijfer dit van de O.81 die het tot 1.038.086 fr. bracht, wat daarom nog het beste resultaat niet is. Dat werd dit keer ongetwijfeld opgetekend door de O.129 die met 680 bennen aan 1.035.513 fr. geraakte ; dus volgens scheepsklasse wel iets beter.

Tot en met zaterdag werd er elke dag ongeveer 1.000 kg. garnaal verkocht in de afslag te Oostende. Maandag en dinsdag waren dagen waarop geen kilo garnaal gebracht werd. Het hoogseizoen verloopt dus niet te best voor de garnaalvissers die sterke hinder ondervonden van

STRAALBUIZEN

de wind. De garnaalprijs bleef tamelijk hoog met als laagste prijs 20 fr. het kg. en als hoogste 120 fr., dit op één en dezelfde dag genoteerd. In totaal tussen 4 en 7 augustus 4.300 kg garnaal op de markt voor 333.574 fr. De gemiddelde prijs lag dus rond 78 fr. het kg., toch wel iets minder dan verleden week.

OOSTENDE

MAANDAG 9-8-1976

IJSLAND				
O.216	17	730	—	1.006.994
O.81	16	790	—	1.038.086
O.129	17	670	—	1.035.513
O.236	17	790	—	1.030.040
NOORDZEE				
O.114-274	10	520	—	829.990
O.279-597	9	300	—	505.200
KANAAL				
O.254	16	200	1.500	518.285
WEST				
N.736	9	80	—	211.573
N.719	6	200	—	361.780
O.66	9	100	—	233.818

DINSDAG 10-8-1976

IERLAND				
O.33	12	265	—	377.968
NOORDZEE				
Z.62-37	6	115	—	200.730

WOENSDAG 11-8-1976

WEST				
O.69	8	85	—	140.166
KANAAL				
N.705	16	150	1.423	512.635
O.180	16	215	1.207	494.748

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 5 AUGUSTUS 1976

B.5	11	—	380	631.400
Z.418	16	900	90	506.740
Z.510	9	900	35	279.410
Z.307	10	—	85	267.920
			15 b. kreeft	
Z.575	10	—	90	281.220
			20 b. kreeft	

VRIJDAG 6 AUGUSTUS 1976

Z.497	9	500	50	240.750
Z.568	8	600	50	229.770
Z.183	10	—	280	480.350
Z.161	6	—	180	390.410
Z.559	10	—	200	422.790
			40 b. kreeft	
Z.262	9	500	40	219.840

MAANDAG 9 AUGUSTUS 1976

Z.108	10	200	200	379.370
Z.581	8	—	160	388.500
			160 b. kreeft	
Z.599	10	—	120	257.340
			20 b. kreeft	
Z.560	6	200	60	127.250

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

DINSDAG 10 AUGUSTUS 1976

Z.570	6	400	30	136.950
Z.324	10	150	230	435.140
Z.176	11	—	300	431.880
Z.162	16	2.300	240	1.028.040
Z.424	8	200	130	240.800

WOENSDAG 11 AUGUSTUS 1976

Z.444	7	200	20	89.530
Z.542	3	500	20	110.700
Z.12	7	400	20	105.190
Z.505	8	400	20	144.310
Z.321	8	400	20	170.900
Z.596	10	—	250	358.650
Z.537	8	400	20	118.790
Z.574	9	100	220	379.060
Z.569	11	—	150	376.840
			30 b. kreeft	
Z.582	8	—	110	199.040
			10 b. kreeft	
Z.580	8	400	60	145.180

NIEUWPOORT

VRIJDAG 6 AUG.

N.521 131.271

Een vangst van 40 bennen vis, waarbij 500 kg tongen. Praktisch geen varia van betekenis. De platvis 2000 fr de benne, de drielingen 2100, de visjes van 1000 à 900 fr de benne. Wijting : 1600 fr voor de grote, kleine 870. De tongen van 145 voor de kleine, tot 251 voor de 3e soort. We moge zeggen : zomer of seizoenprijzen !

MAANDAG 9 AUG.

N.470 140.122 N.761 131.134
N.590 118.663

Drie vangsten met 4.750 kg vis samen. Weinig variatie, wat platvis, rogsoorten, schullen, en zandhaaien. Daarbij, en dit maakte het reisje goed, rond de 1.600 kg tongen. Ale vissoorten werden duur verkocht . De platvis van 2.500 tot 2.700 fr de benne voor grote en drielingZen, de visjes rond de 1000 fr. ! Rogsoorten rond de 60 fr de kg zowel voor moerroggen, tilten en scheepstaarten. De tongen, de vier grootste soorten van 220 tot 246 fr de kg, de 5e 176 fr, en voor de kleinste werd 150 fr 154 fr gegeven. Dit voor de maandagmakt !

WOENSDAG 11 AUG.

N.172 203.645 N.345 217.218
N.738 198.634 N.349 11.300
N.788 6.012

De woensdag was de markt gespijsd met 9.000 kg vis en er was keus, daar de vaartuigen van verschillende visgronden kwamen. Er was keus tussen tongen, pladijs van prima kwaliteit, rogsoorten, haaien, en andere kleine varia's.

De tongen kenden een lichte daling vergeleken bij de maandag, dit vooral op de kleinste soorten. Nochtans waren de prijzen oog van 135 voor de kleine tot 250 voor de 3e. Pladijs kreeg 2350 fr voor de drielingen, de visjes van 800à 900 fr. de benne. Grote wijting 2100 fr., kleine 1400 fr. Roggen : moers 3000 fr. de tilten 2800 fr de benne. Zandschullen : grote 1500 fr, de kleine 1400 fr. Tongschar, tarbotjes grieten en andere varia, kregen topprijzen, maar we zijn toch ook in de topdagen van seizoen !

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 AUGUSTUS 1976

MONKEY BANK : O.118 (370 m. t.t.z. 75 gul, 280 schelvis en totten, 15 heek) ;

O.275 (200 m., t.t.z. 50 gul, 130 schelvis en totten, 20 grondvis).

NOORDZEE : O.141/O.369 (420 m. t.t.z. 50 shelfcod, 50 kab., 280 gul, 20 schelvis en totten, 20 steenschol).

DINSDAG 17 AUGUSTUS 1976

IJSLAND : O.202 (800 m., t.t.z. 100 kab.-gul, 40 schelvis en totten, 300 koolvis, 240 rode zeebaars, 20 mieten en schotse schol, 60 bl. leng, 40 w. leng).

O.282.

NOORDZEE : N.40/N.41, Z.209/Z.509, O.26, Z.502.

NOORD : O.229. O.128, O.134.

WEST : O.123.

IERSE ZEE : O.186.

WOENSDAG 18 AUGUSTUS 1976

WEST : N.720.

NOORD : O.286.

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-8-1976		
Schelvis grote	30,—41,—		
Schelvis midden	20,40-25,80		
Schelvis klein	13,80-18,—		
Kabeljauw	27,80-37,60		
Gul	24,60-33,—		
Wijting	22,——,—		
Schaat	40,—58,—		
Zeebaars	30,40-36,—		
Leng	25,60-52,—		
Schartong	20,—25,40		
Heilbot	119 -163		
Koolvis	14,40-18,60		
Hondstong	33,80-42,60		
Zeewolf	23,40-44,60		
Staart	102 -124		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	9-8-1976	10-8-1976	11-8-1976
Lappen	211 —,—		208 -214
Grote	212 -222		216 -221
3/4	216 -221		216 -219
Blok	200 -203		170 -193
Voor-kleine	166 -189		155 -172
Kleine	148 -160		140 -148
Slips			

Zeebrugge

Grote	213 —,—	211 -215	210 -212
Blok	234 —,—	215 -221	211 -217
Fruit	248 —,—	226 -243	231 -230
Schone kleine	198 -204	189 -208	183 -193
Kleine	170 —,—	160 -168	156 -158
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

Tong I	220 —,—		219 —,—
Tong II	240 —,—		249 —,—
Tong III	245 —,—		252 —,—
TongIV	210 —,—		220 -212
Tong V	174 —,—		170 —,—
Kleine	154 —,—		133 -150

PLADIJS

Oostende

	9-8-1976	10-8-1976	11-8-1976
Grote	31,—41,—		30,——,—
Grote iek	34,—42,—		28,——,—
Kleine iek			
Dderde slag	28,20—,—		30,40—,—
Platjes	15,—16,40		16,—27,40

Zeebrugge

I	35,—40,—	24,—31,—	28,—29,—
II	33,—35,—	26,—29,—	28,—25,—
III	28,——,—	23,—28,—	15,—17,—
IV	17,—19,—	16,—19,—	17,—20,—
V			

Nieuwpoort

Moeien	52,——,—		44,——,—
Grote pladijs	50,—54,—		47,——,—
Drielingen	20,—24,—		16,—20,—
Platjes			

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
6- 8			375.806			
9- 8	12	219.000	6.806.139			
10- 8	2	19.000	583.178			
11- 8	3	25.130	1.163.695			
			8.958.818			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
4- 8	12	1.135	96.935			
5- 8	12	1.084	78.142	33,—	114,—	
6- 8	12	1.054	78.568	20,—	120,—	
7- 8	12	1.028	79.929	50,—	110,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
6- 8	1	1.985	131.271			
9- 8	3	4.757	389.919			
11- 8	4	9.248	630.797			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
5- 8	1	79	6.667	81,—	89,—	
6- 8	3	243	19.729	75,—	87,—	
7- 8	3	255	22.133	75,—	95,—	
11- 8	1	80	7.962			
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
5- 8	36	8.551	538.001	27,—	127,—	
6- 8	35	7.855	531.801	28,—	141,—	
9- 8	21	5.186	455.116	54,—	180,—	
10- 8	31	7.020	537.148	40,—	148,—	
11- 8	35	8.827	521.524	26,—	148,—	
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
5- 8	5	39.891	1.966.700			49,30
6- 8	6	45.705	1.983.910			43,40
9- 8	4	29.103	1.145.460			39,35
10- 8	5	56.921	2.272.810			39,92
11- 8	11	55.291	2.198.190			40,12

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 15 tot 21.8

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Alle dagen te 00u45 (xx), te 07u35, te 10u05, te 14u40 en te 17u40 (x).
— Op 15, 20 en 21.8.1976 bijkomende afvaarten te 09u45 en te 15u45
— Op 16.8.1976 bijkomende afvaart te 09u45.

Afvaarten uit Dover Western Docks:
— Alle dagen te 01u00 (xx), te 10u55 (x), te 12u40, te 16u45 en te 21u05 (x).
— Op 16, 20 en 21.8.1976 bijkomende afvaart te 15u55.

Afvaarten uit Oostende naar Dover-Eastern Docks :
— Dagelijks te 04u15 (x), te 07u30 (x), te 10u15 (x), te 13u15 (x), te 16u15 (x) en te 19u15 (x).
— Op 20.8.1976 bijkomende afvaarten te 01u14 (x) en te 22u15 (x)
— Op 21.8.1976 bijkomende afvaarten te 01u1h (x), te 08u25 (x) en te 22u15 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u00 (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks
— Dagelijks te 00u20 (x), te 09u20 (x), te 12u20 (x), tye 15u20 (x), te 18u20 (x) en te 21u20 (x).
— Op 15.8.1976 bijkomende afvaart te 03u20 (x)
— Op 20.8.1976 bijkomende afvaart te 06u20 (x)
— Op 21.8.1976 bijkomende afvaarten te 03u20 (x), te 06u20 (x) en te 13u30 (x)

Afvaarten uit Folkestone :
— Alle dagen te 19u20 (x) en te 23u30 (x)
(x) Nemen ook voertuigen
(xx) Neemt ook voertuigen behalve op 15, 20 en 21.8.76.

BIJZONDERE VERKOOPSREGELING TER VISMIJN OOSTENDE

Ter gelegenheid van de feestdag van 15 augustus die samenvalt met de zondag, is er geen verkoop van vis op maandag 16 augustus.

Er is wel verkoop op deze dag om 9 uur des morgens van garnaal.

Op zaterdag 14 augustus is anderzijds een verkoopbeurt voorzien voor vis om 7 uur des morgens voor deze vaartuigen die zich voor deze verkoopbeurt tijdig aangeven.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9-8-1976	9-8-1976	10-8-1976	10-8-1976	11-8-1976	11-8-1976	10-8-1976	11-8-1976
Tarbot : groot (123)	218 —,—	259 -274		185 -276	190 -251	284 -274		225 —,—
middel (123)	175 —,—	159 -189		170 -172	136 -180	183 -168		170 —,—
klein (123)	90,—121	65,—80,—		75,—82,—	62,—109	131 -125		130 —,—
Griet : groot (123)	102 —,—	135 -151		140 -147	115 -116	125 -110		125 —,—
middel (123)	67,——,—				75,—87,—			
klein (123)	55,——,—				61,——,—			
Schelvis : groot			51,——,—					
middel			43,40-46,—					
klein			19,60-28,—					
Heek : groot	71,——,—				67,80—,—			
middel	60,——,—				52,——,—			
klein								
Lom								
Leng	33,——,—							
Rog (I)	40,—56,80	69,——,—		68,—70,—	27,80-50,80	57,—54,—		60,——,—
Keilrog (123)	50,40-71,—							
Rog (23)								
Tilten (23)		64,——,—		62,—65,—		56,—54,—		58,——,—
Scherpstaart (23)								55,——,—
Halve mans (23)		18,——,—		43,—45,—		49,—44,—		50,——,—
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	44,40-54,80		28,60-52,—		52,——,—			
Gul (groot)	24,60-49,—	45,—54,—	31,—52,—	40,—46,—	31,20-45,—	26,—54,—		50,—46,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme	99,—144				76,—137			
Wijting : groot	22,—33,—	24,—26,—	13,—27,—	24,—28,—	13,—33,—	18,—22,—		42,——,—
klein			14,—15,—	17,—19,—		13,—15,—		28,——,—
Schar	9,60-29,80	24,—27,—		23,—25,—	26,——,—	24,—13,—		26,—30,—
Steenscho1	30,90-74,—				76,20—,—			
Zeehaai	33,40-34,—	34,——,—		31,—34,—		24,—36,—		32,——,—
Hondshaai	16,40-23,40				12,80-14,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	30,——,—							
Schartong			24,60-43,40					
Volle haring			14,60—,—					
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk					9,60-10,—			
Heilbot			131 -149					
Koolvis			17,60-20,20					
Steur								
Zeewolf								
Pollak	40,—43,—							
Zonnevis	116 -132				139 —,—			
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond				15,——,—		14,—18,—		
Bot								10,——,—
Rode Poon (roobaard)					19,——,—			
Grauwe Poon (knorh.)		21,——,—	12,——,—	13,—16,—		26,——,—		18,—35,—
Rode Knorhaan	19,20-49,60							
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees „HET VISSERIJBLAD„

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 4 oogst werd aangevoerd : 1.771 kg. tong ; 8 kisten tarbot en griet ; 3 kisten schelvis ; 106 kisten wijting ; 8 kisten schar ; 45 kisten schol ; 26 kisten horsmakreel ; 53 kisten makreel ; 6 kisten rode poon en 132 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg. : tarbot 12,63 ; grote tong 15,87-15,68 ; grootmiddel tong 14,83-14,51 ; kleinmiddel tong 14,15-13,29 ; ongestript 13,88 ; tong één 13,91-13,31 ; ongestript 13,78-13,60 ; tong twee 12,11-11,67 ; ongestript 11,90-11,57 ; zalm 14,20.

Per 40 kg. : tarbot 404-228 ; griet 256-223 ; kabeljauw drie 220 ; kabeljauw vier 180 ; kabeljauw vijf 122-112 ; schelvis drie en vier 154 ; schol één 142 ; schol twee 136 ; schol drie 160-108 ; kabeljauw vier 122-90 ; wijting drie 90-82 ; schar 94-67 ; makreel twee 84-41 ; rode poon 100-700 ; harders 190 ; horsmakreel 72-62 ; poontjes 72-62.

DE BESOMMINGEN WAREN : KV 137 f 12.700, UK 18 f 6.800, 56 f 5.400, 78 f 2.100, 234 f 1.000, 107 en 200 f 2.700 ; VD 19 f 9.800, VD 20 f 14, VD 18 f 2.000 ; YE 25 f 2.8000 ; IJM 18 f 3.100.

Aan de donderdagmarkt van 5 oogst werd aangevoerd : 2.273 kg. tong ; 22 kisten tarbot en griet ; 172 kisten kabeljauw ; 310 kisten wijting ; 591 kisten schole ; 8 kisten schar ; 61 kisten makreel ; 2 kisten rode poon ; 6 kisten horsmakreel en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : tarbot 14,22-13,18 ; grote tong 15,68-15,53 ; grootmiddel tong 14,99-14,59 ; kleinmiddel tong 12,99-12,13 ; tong een 12,41-11,85 ; tong twee 11,37-10,20.

Per 40 kg. : tarbot 334-164 ; griet 284-158 ; kabeljauw een 190-134 ; kabeljauw twee 204-130 ; kabeljauw drie 193-134 ; kabeljauw vier 154-112 ; kabeljauw vijf 136-68 ; wijting drie 76-55 ; makreel twee 41-32,40 ; horsmakreel 15-50 ; rode poon 102-94 ; schar 120-66.

De besommingen waren : KW 24 f 43.000 ; KW 25 f 45.000 ; UK 23 f 15.000 ; UK 234 f 1.100 ; UK 107 en UK 200 f 2.200 ; VD 18 f 2.200 ; VD 20 f 1.100 ; YE 25 f 1.000 ; IJM 18 f 1.600.

Aan de maandagmarkt van 9 oogst werd aangevoerd : 13.648 kg. tong, 172 kisten tarbot, 993 kisten kabeljauw, 2.543 kisten schole, 87 kisten schar, 90 kisten schelvis, 1.566 kisten wijting, 6 kisten hake, 66 kisten makreel, 16 kisten haai, 6 kisten rode poon, 105 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 14,36-13,20, grote tong 15,41-15,07, groot-middel tong 14,94-14,20, kleinmiddel tong 11,89-11,06, tong één 11,07-10,70, tong twee 11,06-9,85. **Per stuk :** haai 224-114. **Per 40 kg. :** tarbot 431-200, griet 308-180, kabeljauw één 144-96, kabeljauw twee 92-92, kabeljauw drie 144-88, kabeljauw vier 124-80, kabeljauw vijf 98-80, schole één 96-82, schol twee 108-90, schol drie 96-76, schol vier 80-64, wijting drie 60-30,40, schar 76-49, schelvis drie 108-82, schelvis vier 76-57, makreel één 47, makreel twee 45-22, haai 94-70, rode poon 66-47, horsmakreel 56-48, krabbepoten 112, hake 224-108, wolf 120-106, steenbolk 45-38.

De besommingen waren : KW 226 f 30.000, KW 214 f 26.000, KW 189 f 18.000, KW 187 f 19.800, KW 175 f 39.800, KW 174 f 24.000, KW 152 f 26.000, KW 149 f 23.000, KW 145 f 49.700, KW 194 f 19.000, KW 113 f 18.900, KW 105 f 27.000, KW 88 f 20.600, KW 51 f 23.000, KW 24 f 8.400, KW 22 f 34.000, KW 11 f 44.000, KW 4 f 12.000, SCH 256 f 19.800, VL 73 f 3.000, IJM 20 f 12.400, IJM 44 f 40.500, IJM 115 f 31.900, IJM 154 f 33.300.

Aan de vrijdagmarkt van 6 augustus werd aangevoerd : 4.911 kg tong; 91 kisten tarbot en griet; 702 kisten kabeljauw; 19 kisten koolvis; 73 kisten schelvis; 990 kisten wijting; 1355 kisten schol; 47 kisten schar; 3 kisten hake; 57 makreel; 6 kisten rode poon; 12 kisten horsmakreel en 110 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg : tarbot 13,51-12,53; grote tong 16,23-15,75; grootmiddel tong 15,04-14.70; kleinmiddel tong 12.18-10,65; tong een 12,67-10,80; tong twee 11,77-10,00.

Per 40 kg : tarbot 425-210; griet 315-189; kabeljauw een 156-114; kabeljauw twee 160-82; kabeljauw drie 136-102; kabeljauw vier 124-94; kabeljauw vijf 112-60; schelvis twee 156; schelvis drie 140-80; schelvis vier 78-63; schol een 108-82; schol twee 124-90; schol drie 112-70; schol vier 90-60; wijting drie 61-34; makreel een 92; makreel twee 63-40; schar 80-48; rode poon 94-56; horsmakreel 49-26; heek 184.

De besommingen waren :

KW 29 f 27.000; KW 34 31.000 KW 55 34.000; KW 185 27.800; IJM 18 1.200; VR 57 33.000; VD 6 5.900 VD 18 1.700; VD 19 6.400; VD 20 1.100; UK 18 4.800; UK 56 5.300; UK 78 4.200; UK 138 24.000; UK 107 en UK 200 2.300.

Aan de dinsdagmarkt van 10 oogst werd aangevoerd : 317 kg. tong ; 1 kist tarbot en griet ; 22 kisten schol ; 1 kist schar ; 6 kisten rode poon ; 3 kisten horsmakreel en 20 kisten bot.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 15,03 ; grootmiddel tong 14,86-14,19 ; kleinmiddel tong 12,43-11,98 ; tong een 12,65-12,29 ; tong twee 12,24-11,69.

Per 40 kg. : tarbot 268-235 ; griet 224 ; schol vier 160-66 ; rode poon 100-92 ; bot 33-25 ; horsmakreel 80-63.

De besommingen waren : UK 78 1900, VD 20 1300, YE 25 2100, IJM

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw zakencijfer stijgen

Visaanvoer te Den Helder

Weekoverzicht van 2 t.e.m. 6 aug.

De maandag begon deze week met de aanvoer van een vijftal vaartuigen welke verleden week vrijdag niet meer op tijd aan de markt konden zijn. De andere dagen van de week waren niet druk in tegenstelling tot de vrijdag, de dag waarop de meeste weekvissers markten. Van de kleine walvloot gingen de meeste van deze op de garnalenvisserij overschakelen, daar er garnalen te vangen waren en de prijzen welke hier voor betaald werden waren zeer goed. Zodoende bleef er een enkele walvisser over voor de aanvoer in de voorweek. De prijzen waren globaal genomen dan ok zeer redelijke gehele week daar er wel veel vraag naar verse vis was, zowel voor de fijne als de grovere vissoorten. De tongprijzen varieerden van f 16,56 tot f 9,84 per kg. en zelfs de schol bracht een prijs op van f 3,00 tot f 1,55 per kg. Zodoende werd er ook deze week weer een aardige omzet gemaakt.

Door 77 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

58.221	kg	TONG	f	723.366,70	van	f 1656	f	984
13.852	kg	TARBOT	f	100.191,31	van	f 1556	f	321
102.030	kg	SCHOL	f	211.003,10	van	f 300	f	155
7.180	kg	KABELJAUW	f	20.971,27	van	f 595	f	199
2.549	kg	GRIET	f	14.209,44	van	f 700	f	287
6.485	kg	SCHAR	f	8.796,16	van	f 228	f	094
2.285	kg	WIJTING	f	4.233,39	van	f 216	f	150
1.845	kg	POON	f	2.732,39	van	f 203	f	120
1.396	kg	HARDERS	f	3.508,36	van	f 284	f	228
1.125	kg	SCHELVIS	f	2.300,63	van	f 228	f	195
782	kg	HEEK	f	2.401,80	van	f 401	f	234
672	kg	TONGSCHAR	f	2.394,90	van	f 419	f	229
540	kg	BOT	f	356,01	van	f 071	f	058
330	kg	STEENBOLK	f	497,01	van	f 270	f	126
259	kg	HOZEMOND	f	544,33	van	f 275	f	186
143	kg	DIVERSEN	f	446,75	van	f	f	
199.694				1.097.953,55				

WORDEN 600 HOLLANDSE VISSERS VERVOLGD ?

Meer dan zeshonderd vissers van de Nederlandse platvisvloot, die vorig jaar wegens overschrijding van de vangstbeperkende maatregelen een proces-verbaal kregen, zullen alsnog worden vervolgd. Mr. P.A.H. Bos, advokaat-generaal bij het gerechtshof in Den Haag en voorzitter van de landelijke vergadering van ekonomische officieren van justitie, heeft dit meegedeeld.

Omdat het om zaken van vorig jaar gaat is besloten deze af te doen door middel van transaktie. De betrokken vissers zullen boetes moeten betalen variërend van 7.500 fr. tot 15.000 fr. Hiervoor krijgen zij binnenkort een acceptgirokaart toegestuurd. Betalen de vissers de gevraagde geldsom niet dan zullen zij voor de rechter moeten verschijnen.

Totdaar deze mededeling.

Wij stellen de vraag of deze vissers niet beter hun zaak voor de rechter zouden verdedigen.

Wanneer ze immers gestraft zullen worden, dan is de oorzaak van die straf veel verder gelegen dan bij die eenvoudige mensen die voor den brode en mits hard labeur vis hebben gevangen, welke niet ondermaats is, maar op zeker ogenblik verboden werd omdat het toegestane kwantum in die visserijzone uitgeput was.

De diepe oorzaak van deze onschuldige overtreding is eigenlijk gelegen bij de Hollandse en de andere EEG-regeringen en hun wetenschapsmensen die meer dan 20 jaar nodig gehad hebben vooraleer ze bewust zijn geworden dat er aan overvangst is gedaan, dat er overbevissing is en dat er roofbouwmetoden zijn ontstaan ,welke zij al die tijd hebben toegelaten.

Die regeringen zijn de mensen die miljarden kapitalen in nieuwbouw hebben toegelaten, die de banken hebben aangespoord gelden te lenen aan zware interesten, die vissers toegelaten en aangespoord hebben duur gespaarde familiecentjes daarvoor te gebruiken om ze NU PLOTS wanneer het gevaar sedert jaren gekend was, naar de ruïne te leiden door het geven van een slooppremie, door het verbieden van vis te vangen welke hen moet toelaten hun exploitatie in leven te houden en het bedrijf door deze jarenlange laksheid te niet helpen.

Thans is het niet moeilijk voor wethouders wetten te stemmen, straffen uit te delen, zelf straffeloos te blijven voor hun onverantwoord jarenlang beheer.

Dat is het wat bij een rechter wel eens zou mogen gepleit worden vooraleer aan deze mensen boeten op te leggen van 7 à 15.000 frank om te hebben gedaan, wat de overheid jarenlang verwaarloosd heeft te doen namelijk : de vloot en de visserijgebieden te saneren.

P. Vandenberghe.

BAADER®

bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerwaart levert ze.
gen. vetterstraat 75, tel. 17 64 60, amsterdam, telex 11352

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

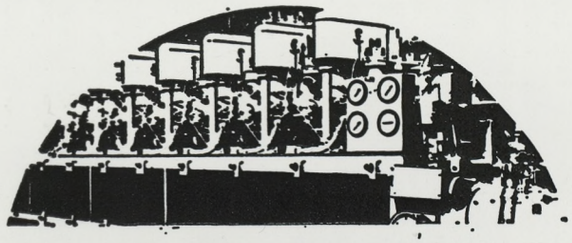
★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven
Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varcesleau en Vettewinkel)

(7772V)



BOLNES

VERANTWOORD INVESTEREN

minimale kosten - maximale resultaten

Loze (advertentie) kreten?
Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.

BOLNES stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV
Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14900
telex 22439

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren :

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

Gedekte risiko'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.