het visserij blad

VRIJDAG 24 JUNI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 24 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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.

REDERS en VISSERS
koopt steeds bij Uw
KOOPERATIEVE

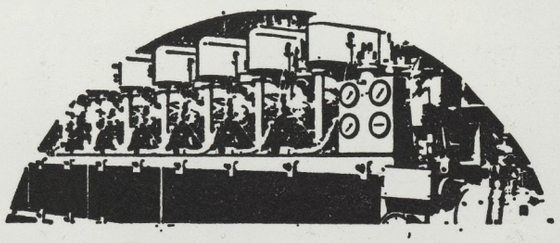
HAND IN HAND

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



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

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32 na 18 uur : 70 38 79

het visserijblad

Vrijdag 24 juni 1977 — Nr. 24

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. — 3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Rentabiliteit van het visserijbedrijf in 1975 en 1976

Door het Ministerie van Landbouw werd een vergelijkende rentabiliteitsstudie van de visserij voor 1975 en 1976 overgemaakt. We hebben gemeend deze studie hierna te moeten weergeven met onze opmerkingen dienaangaande.

INLEIDING

Onderhavige mededeling heeft tot doel een inzicht te verstrekken in de rentabiliteitstoestand van het vissersbedrijf in de jaren 1975 en 1976. Het verwerkte cijfermateriaal steunt enerzijds op de beschikbare en definitieve gegevens voor 1975 en anderzijds op voorlopige resultaten verkregen in 1976. Deze gegevens werden geput uit de statistieken opgesteld door de dienst Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw en uit voorberekeningen over de mogelijke evolutie van de exploitatiekosten.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

De vergelijking van de aangelande visserijprodukten in 1975 en in 1976 geeft volgende resultaten :

A. Gewicht in ton

Soorten	1975	1976	Verschil
1. Demersale vis	32.321	30.303	— 6,25 %
2. Pelagische vis	2.556	1.699	— 33,54 %
3. Schaal- en weekdieren	3.440	3.633	+ 5,63 %
Totale aanlandingen	38.317	35.635	— 7,00 %

B. Waarde in 1.000 fr.

Soorten	1975	1976	Verschil
1. Demersale vis	1.035.545	1.220.756	+ 17,89 %
2. Pelagische vis	24.769	17.744	— 28,36 %
3. Schaal- en weekdieren	152.162	147.733	— 2,91 %
Totale waarden	1.212.476	1.386.233	+ 14,33 %

Het jaar 1976 werd gekenmerkt door de laagste aanvoer sedert de tweede Wereldoorlog. Het teruglopen ten overstaan van 1975 van het aangevoerd gewicht met 7 pct. werd echter gekompenseerd door een stijging met 14,33 pct. van de waarde. Deze stijging kan hoofdzakelijk worden toegeschreven aan de hogere eenheidsprijzen betaald voor nagenoeg alle demersale vissoorten.

Zo werd bv. voor de schelvis, herkomstig van de verre visserij, een gemiddelde prijsverhoging van 26,3 pct. genoteerd, voor Noorse schelvis was er een verhoging van 12,6 pct. en voor de andere schelvis was de prijstoename 17,2 pct.; kabeljauw herkomstig van de verre visserij haalde een meerprijs van 35,3 pct., de andere kabeljauw slechts van 3,5 pct.; de koolvisprijs verhoogde met 11,3 pct.; voor wijting werd er 21,2 pct. meer betaald; voor schol was er slechts een 4 pct. verhoging; voor tong steeg de gemiddelde jaarprijs met 23,6 pct., terwijl voor rog een prijsdaling van 8,9 pct. werd vastgesteld; de andere demersale soorten kenden een gemiddelde prijsverhoging van 26,2 pct.

(Vervolg blz. 2)

MEN ZOEKT ELEGANTE MANIER OM BELGEN UIT GOLF VAN GASCOGNE TE HOUDEN

Nadat men het enkele weken terug op de Spanjaarden gemunt had en met redenen, hebben de Fransen nu een nieuwe vijand ontdekt, namelijk de Belgen.

Vijf Belgische vaartuigen naar de Golf

Op hun sokken zijn verleden week 5 Belgische vissersvaartuigen hun geluk gaan beproeven in de Golf van Gasconje. Het gaat hier om de O.198, van de rederij Juhel, de Z.34 en Z.499 van de rederij Coudekercke en verder de Z.27 van Neyts-Claeys en de Z.16 „Rederij Kontiki". Dit is aan de Fransen niet onopgemerkt voorbijgegaan, die onmiddellijk de trom zijn gaan roffelen. Nochtans erkennen de officiele producentenorganisaties dat er hier een duidelijk verschil is met de Spaanse vissersschepen, die in feite illegaal in de Golf van Gasconje optraden, omdat zij niet tot de Europese Ekonomische Gemeenschap behoren. Maar wie een hond wenst te slaan, vindt spoedig een stok. Nadat men de eigen visserij er attent op gemaakt had, dat België tot de EEG behoort en bijgevolg vrije toegang heeft tot de Golf van Gasconje, heeft de zaak zich nu toegespitst op de manier waarop deze vaartuigen de visserij bedrijven.

Het zijn bokkenvissers die de grond op een zekere diepte omploegen en hieraan nemen de Fransen aanstoot. Gezien anderzijds, volgens de Fransen, deze Belgen 18 dagen na elkaar vissen (?) zouden de gevolgen van hun manier van visserij zeer nadelig zijn voor een gans gebied. De producentenorganisaties van de plaatselijke visserij hebben dan ook het betrokken ministerie om tussenkomst verzocht. Deze herrie is zeker niet van aard om de voor de deur staande onderhandelingen tussen de partnerlanden te Brussel over een interne visserijovereenkomst te bevorderen.

Door het betrokken Franse departement werd letterlijk geantwoord dat men zal moeten trachten de Belgen op een elegante manier uit de Golf van Gascogne te verwijderen, omdat ze nu eens tot de EEG behoren en dat men deze zaak zal bestuderen. We vragen ons af uit wat die elegante manier zal bestaan ? Uit voortdurende netkontroles en andere tussenkomsten met de meeste voorkomendheid en met de glimlach uitgevoerd ? Of het één en ander ter plaatse moe maken ? Eén of andere druk te Brussel voor een vrijwillig terugtrekking ? We zullen zeker niet nalaten deze zaak van dichtbij te volgen en de rechten van onze vissers te verdedigen.

Dubbelzinnige Franse houding

Men zegt nog al eens dat de Fransen wat chauvinistisch ingesteld zijn. Dit blijkt hier nu weer duidelijk uit de houding die ze aannemen tegenover de Britten en de Ieren. Ze hebben gedreigd met een blokkade van Britse havens omdat de Britse wachtschepen niet toelaten dat de Fransen met netmazen van 64 mm vissen waar het 75 mm moet zijn voor bepaalde vissoorten. Ze hebben bezwaren gemaakt tegen de gewone routinekontroles in de Britse en Ierse wateren. Ze hebben, met redenen, bezwaar aangetekend tegen de Ierse verbodsmaatregel tegen de meer dan 33 meter-schepen en/of van meer dan 1100 pk. Ze hebben hun onderhandelaars te Brussel verzocht onder geen omstandigheden toe te geven aan de eisen van de Britten en Ieren en dat de gemeenschapswateren moeten toegankelijk blijven voor alle vissers uit de Gemeenschap. Als de Fransen nu konsekwent willen blijven en voor eigen deur ook toepassen wat ze voor de deur van anderen voor hun eigen visserij wensen, dan zullen de Belgen zelfs nog niet eens op een elegante manier uit de Golf van Gascogne dienen verwijderd te worden. We kunnen de Franse houding dan ook niet bijtreden, niet alleen in het licht gezien van het gemeenschapsreglement, maar evenmin naar hun eigen houding gemeten. We hopen dan ook, dat bij het aandoen van een of andere Franse haven door één of meerdere der Belgische vaartuigen, de bemanning op een fatsoenlijke manier zal ontvangen worden en niet onder het chauvinisme van kortzichtige enge nationalisten zal te lijden hebben.

Ondertussen vernemen we dat ook de O.33 naar de Golf van Gascogne is afgevaren omdat op andere visgronden in de zomerperiode weinig te rapen valt voor dergelijke vaartuigen. Anderzijds zou de Z.27 reeds op de terugreis zijn om in Zeebrugge te verkopen met een 8000 kg tong.

We vernamen ook dat er routinekontroles door de Franse kustwachtschepen verricht werden aan boord van de Belgische vaartuigen, waar alles in orde bevonden werd. Volgens onze vissers was het Franse optreden zeer korrekt.

(Vervolg van blz. 1)

Als pelagische vis werd alleen haring aangeland, tegen een gemiddelde meerprijs van 11,1 pct.

Garnaal noteerde een vermindering van de gemiddelde jaarprijs van 14,8 pct., terwijl de Noorse kreeft 14,4 pct. meer werd betaald.

EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

Uit een eerste onderzoek, met betrekking tot de kosten die de exploitatie van het visserijbedrijf met zich brengt, blijkt dat de stijgende trend die de laatste jaren waar te nemen viel, zich in 1976 voortzette. Dit onderzoek werd gedaan op grond van een steekproef betrekking hebbende op een twaalftal schepen, behorend tot de meest representatieve klasse van onze vloot, nl. de 70 - 180 Bt klasse.

De opeenvolgende loonsverhogingen van de voorgaande jaren in de dienstverlenende bedrijven en de algemene inflatoire strekking van onze munt, hebben zeker bijgedragen tot een toename van het globale kostenpakket.

Anderzijds heeft de afschaffing per 1 januari 1976 van de sedert 1974 toegekende overheidsbijdrage in de gestegen brandstofprijs, een gevoelige stijging van de uitgaven voor brandstoffen met zich gebracht.

Zo werd op basis van een vergelijking van het aantal gepresteerde zee-uren en de aangewende P.K. in 1975 en 1976 berekend dat, zoals blijkt uit volgende tabel, voor de beschouwde vaartuigen, een verhoging van de kosten voor brandstof van ongeveer 10 pct. mag verwacht worden, dit ondanks de vastgestelde vermindering van de gemiddelde gepondereerde kostprijs van de gasoil in 1976.

Uitgaven aan brandstoffen		*Verschil*
Gemid. gepond. prijs gasoil voor 1975 :	4,133 fr./l.	
		— 1,1 %
Gemid. gepond. prijs gasoil voor 1976 :	4,087 fr./.	
Per P.K.-Z.U. in 1976 :	0,51 fr. (1)	
		+ 10,— %
Per P.K.-Z.U. in 1976 :	0,56 fr.	

(1) Rekening gehouden met de in 1975 toegekende brandstoftoelage.

De opeenvolgende verhogingen van de lonen die als basis dienen voor de berekeningen van de bijdragen voor de R.S.Z., veroorzaakten in 1976 een stijging van de patronale bijdragen van ± 10 % vergeleken met 1975.

Anderzijds verhoogde de bijdragevoet verschuldigd aan het Fonds voor arbeidsongevallen vanaf 1 april 1976 van 12,5 tot 20 pct. De huurprijzen voor elektrische apparatuur gingen eveneens gevoelig de hoogte in nl. met ± 16 pct., terwijl de kosten voor onderhoud, vooral ten gevolge van de algemene loonsverhogingen en indexaanpassingen, eveneens een stijgende tendens blijven vertonen.

Voor vistuig werd alleen voor staaldraad een meerprijs van circa 8 - 9,5 pct. vastgesteld, terwijl de prijzen van polyetyleen -touwgarens en fluwe- en mixtetouw nagenoeg op hetzelfde peil bleven.

Bij de andere posten, zoals verzekering, ijs en zout werden weinig opmerkelijke wijzigingen vastgesteld.

De procentuele kosten blijken voor 1976 op een weinig veranderd niveau te liggen. Toch is het uiteraard duidelijk dat waar deze kosten, welke de los- en verkoopkosten en het deel van de bemanning (met inbegrip van het deel van de medevarend eigenaar) omvatten, afhankelijk zijn van de waarde van de aangelande vissoorten, zij in absolute cijfers uitgedrukt, evenredig evolueren met deze waarde.

De voor dit onderzoek reeds beschikbare gegevens en de daaruit, voor sommige posten, afgeleide tendensen, wijzen erop dat in 1976 voor het globale kostenpakket een verhoging van 4 - 5 pct. mag verwacht worden.

Ir. N. VERBEKE.

Vijftig jaar Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Maandagnamiddag is te Antwerpen het feit herdacht dat vijftig jaar geleden de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd opgericht.

Het woord werd gevoerd door de h. J. Paes, voorzitter van de Onderzoeksraad, tevens emeritus-voorzitter van het Hof van Beroep te Brussel, en de h. Pluymers, rijkskommissaris bij de Raad.

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd opgericht bij de wet van 30 juli 1926 en officieel te Antwerpen geïnstalleerd op 20 juni 1927.

Onder de redenen die leidden tot deze oprichting was essentieel de opsporing van de oorzaken van zeeongevallen en de uitoefening van disciplinaire rechtsmacht over zekere officieren en schippers.

De Onderzoeksraad welke ook te Oostende met een afdeling zetelt voor de visserij, was destijds een zeer gezaghebbend orgaan, welke in de laatste jaren veel van zijn gezag verloren heeft door de trage en triestige wijze waarop het functioneert.

De functies van het Openbaar Ministerie worden vervuld door 'n ambtenaar in plaats van door een gezaghebbend zeeofficier.

De verhandelingen en uitspraken voor een geval lopen jaren aan, zodat het getuigenverhoor veel van zijn waarde verloren heeft.

Wil men dit rechtskundig maritiem orgaan, zijn waardigheid teruggeven, dan zal hier een volledige ommekeer dienen te geschieden, zowel voor wat de bekwaamheid van diegenen die er een leidende functie bekleden aangaat, als voor wat de snelheid en samenstelling dezer organen betreft, waar zozeer niet meer de beroepsfouten worden gewikt en gewogen en hun strafbaarheid, maar waar ook reeds de syndikaten hun mannetjes zetelen hebben, die niet het gezag en de strafbaarheid trachten te doen beoordelen, maar het lid.

Vuurtorenwijk huldigde vissers

Zoals de vorige twee jaren is ook weer de plechtige vissersmis met bloemenhulde in de Sint Antoniuskerk van de Vuurtoren op zondag 19 juni ll. het topgebeuren geworden van de kermisweek, ja zelfs — en we mogen dat zonder overdrijven gerust getuigen — van heel het jaar op de Vuurtorenwijk.

Deze vissershulde werd feitelijk reeds ingezet op zaterdag 18 juni met een interessante tentoonstelling in de Vuurtorenzaal aan de Thomas Vanloostraat over de visserij en bestaande uit een hele reeks maquettes van treilers, allerlei zeemansgereedschap, talrijke kaarten an visgronden, een prachtige collectie foto's van het vroeger visserskwartier in het oud Oostende alsook van de oude vismijn, enz.

Terzelfdertijd gonsde het voor de zaal buiten van bedrijvigheid. Het gedeelte van de Thomas Vanloostraat, tussen de J. Besagestraat en de Voorhavenlaan, was gesloten voor het verkeer en door de zorgen van de werkgroep Vuurtoren had men er een soort winkelwandelstraat van gemaakt. Niet alleen tal van handelaars van de Vuurtoren stonden er hun waren aan te bieden, maar ook verscheidene antiquairs hadden er hun kostbaarheden uitgestald. Het sympathiekst van al was evenwel de « Vlooienmarkt », opgericht door enkele dames van de wijk, niet voor eigen rekening, maar volledig ten voordele van de plaatselijke missienaaikring.

HULDE

Het hoogtepunt van alle aktiviteiten was nochtans de hulde aan de sinds 1900 op zee omgekomen zeelieden van de Vuurtorenwijk. Lang voor het begin van de eucharistieviering was de kerk reeds vol gelopen, geen stoel was nog onbezet.

Naast het altaar had de folkloristische groep « De Vismijnvrienden » plaats genomen.

Het was met een fragment uit de ouverture van Cavalleria Rusticana van Pietro Mascagni dat het Vuurtorenensemble de viering inzette. Gedurfd voor een amateursgroepje van het visserskwartier, maar geslaagd ! Hoe zou het anders onder de verborgen maar kundige bezieling van de ware muziekliefhebber en violist G. Ollieux.

BLOEMEN

Maar de meest ontroerende momenten voor deze aldaar samengestroomde massa vissersvolk was zeker de ingetogen bloemenhulde bij het dodenmonument en het zingen van het door alle Oostendse zeelieden gekende « visserslied », met tekst van gewezen provinciegouverneur H. Baels en op muziek van Fons Keurvels. Beide waren raszechte Oostendenaars, voortgesproten uit zeevolk.

« 't Was Schone », zei me een oude vissersvrouw, die van ver speciaal naar de Vuurtoren was gekomen om deze plechtigheid bij te wonen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Nieuwe verplichtingen op int. vlak voor vissersvaartuigen

In het Staatsblad van 14 juni 1977 verscheen het Koninklijk Besluit van 15 april op de visserij in de Noord-Atlantische Oceaan.

Art. 2 § 1. De bepalingen van dit besluit zijn van toepassing op de Belgische vaartuigen in de wateren van de Atlantische Oceaan, van de Noordelijke IJszee en van de belendende zeeën welke in Bijlage I van het Internationaal Verdrag zijn omschreven en ongeacht of ze zich in volle zee bevinden dan wel in de Belgische territoriale zee.

Art. 3. § 1. De waterschouten zijn belast met het registreren van vissersvaartuigen die van een zeebrief voorzien zijn.

Zij geven aan deze vissersvaartuigen een letterteken en een nummer.

Het aldus geregistreerd vissersvaartuig wordt op de lijst van de Belgische vissersvaartuigen vermeld.

§ 2. De hoofdwaterschout van de kust is belast met de mededeling van de in artikel 3, § 4 van het Internationaal Verdrag vernoemde lijst en wijzigingen.

Art. 4 § 1. Het letterteken en het nummer bepaald in artikel 1 moet op een duidelijk zichtbare wijze aan weerszijden van de boeg van het vissersvaartuig worden aangebracht. Zij moeten wit gekleurd zijn en op een zwarte achtergrond geplaatst.

Elke letter van het letterteken en elk cijfer van het nummer zijn, voor vaartuigen van 15 nettoton en meer, tenminste 0,45 m. hoog en de streep ervan is tenminste 0,06 m. dik. Voor vaartuigen van minder dan 15 netto-ton zijn deze afmetingen respektievelijk 0,25 m. en 0,04 m.

De randen van de zwarte achtergrond moeten rondom op tenminste 0,10 m. van het letterteken en het nummer verwijderd zijn.

§ 2. Indien letterteken en nummer bovendien aan de bovenzijde van het vissersvaartuig worden aangebracht, moeten zij overeenkomstig de richtlijnen verstrekt door de hoofdwaterschout van de kust, op duidelijke wijze vanuit de lucht zichtbaar zijn.

§ 3. Indien het visservaartuig een bezaanzeil voert moeten het letterteken en het nummer eveneens aan weerszijden op dit zeil in een hiermee contrasterende kleur aangebracht worden. De afmetingen van het letterteken en het nummer zijn tenminste gelijk aan deze welke voor het letterteken en het nummer op de boeg van het vissersvaartuig gelden.

Art. 5. De naam van het vissersvaartuig alsmede de naam van de thuishaven moeten op een duidelijk zichtbare wijze worden aangebracht hetzij op het hek, hetzij aan weerszijden van het achterschip. Zij moeten worden aangebracht in een kleur die duidelijk met de achtergrond contrasteert.

Elke letter van voormelde namen is tenminste 0,15 m. hoog en de streep ervan tenminste 0,03 m. dik.

Art. 6. Vissersvaartuigen mogen geen andere tekens, nummers of namen voeren dan deze welke krachtens voorafgaande artikelen zijn opgelegd.

Art. 7. Het is verboden de naam, letterteken en nummer uit te wissen, te veranderen, onleesbaar te maken, te bedekken of te verbergen, op welke wijze ook.

Art. 8. Regel 2, 1 tot 3, van bijlage III van het Internationaal Verdrag is niet toepasselijk op vissersvaartuigen waarvan de lengte over alles minder dan 19,80 m. bedraagt en die de visserij uitoefenen in de Belgische territoriale zee.

TOEZICHT

Art. 9. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie, worden de inbreuken op de bepalingen van het Internationaal Verdrag en van dit besluit opgespoord en vastgesteld door de gezagvoerders van de Belgische visserijwachtschepen en door de waterschouten.

Hun processen-verbaal gelden tot het tegenbewijs wordt geleverd.

Indien een vastgestelde inbreuk schade aan een vaartuig of zijn vistuig heeft medegebracht, vermeldt het proces-verbaal de oorzaak en de omvang van deze schade en, indien mogelijk, bij benadering het bedrag ervan.

§ 2. a) Het proces-verbaal opgesteld door de gezagvoerders van een Belgisch visserijwachtschip ten laste van een Belgisch vaartuig of ten laste van een buitenlands vaartuig dat een overtreding heeft begaan in de Belgische territoriale zee, wordt, door bemiddeling van de hoofdwaterschout van de kust, in minuut toegezonden aan de Procureur des Konings van de bevoegde rechtbank.

b) Een uitgifte van het door de gezagvoerder van het Belgisch visserijwachtschip of door de waterschout opgemaakt proces-verbaal wordt ter plaatse aan de betrokken partij of aan ieder der betrokken partijen overhandigd. Bovendien wordt door bemiddeling van de hoofdwaterschout van de kust één voor eensluitend verklaard afschrift gezonden aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en, indien het een Belgisch vissersvaartuig betreft, één aan de Rijkskommissaris van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

2. a) Het proces-verbaal opgesteld door de gezagvoerder van een Belgisch visserijwachtschip ten laste van een buitenlands vaartuig dat een overtreding heeft begaan buiten de Belgische territoriale zee, wordt, door bemiddeling van de hoofdwaterschout der kust, verzonden aan het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

b) Aan de betrokken partij of aan ieder der betrokken partijen wordt ter plaatse een uitgifte van het proces-verbaal overhandigd.

§ 3. Telkens wanneer de gezagvoerder van Belgische visserijwachtschepen of de waterschouten aan boord van vissersvaartuigen of vaartuigen gaan ten einde de toepassing van het Internationaal Verdrag en van dit besluit te verzekeren, moeten zij hiervoor rapport uitbrengen. Desgevallend wordt bij het rapport het in § 1 vermeld proces-verbaal van overtreding toegevoegd.

Dit geldt eveneens indien de bevoegde overheid bevel heeft gegeven te stoppen doch niet aan boord is gegaan.

§ 4. Twee voor eensluidend verklaarde afschriften van het rapport bedoeld in § 3 worden, door bemiddeling van de hoofdwaterschout van de kust, aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart overgemaakt.

§ 5. Ten overstaan van buitenlandse vaartuigen oefenen de gezagvoerders van Belgische visserijwachtschepen en de waterschouten de bij dit artikel opgelegde taken uit overeenkomstig artikel 9 (4) tot (8) en (12) alsmede Bijlage VI van het Internationaal Verdrag.

Art. 10. Het model van het proces-verbaal en rapport vermeld in artikel 9 zijn respektievelijk als Bijlage I en BijlageII aan dit besluit gehecht.

Art. 11. § 1. De gezagvoerders van Belgische visserijwachtschepen of de waterschouten mogen aanbieden de in een schadegeval op zee betrokken partijen ter plaatse te verzoenen, en mits deze daarmee instemmen, hen helpen om tot een regeling te komen.

Zij stellen, op verzoek van de betrokken partijen een akte op waaruit de termen van de getroffen regeling blijken. Deze akte wordt in zoveel exemplaren opgemaakt als er betrokken partijen zijn en elke akte vermeldt het aantal exemplaren. De opsteller en de betrokken partijen ondertekenen deze stukken.

§ 2. Benevens de maatregelen voorzien in artikelen 9, § 1, nemen de gezagvoerders van Belgische visserijwachtschepen en waterschouten de nodige maatregelen om de toepassing en de naleving van het Internationaal Verdrag te verzekeren.

Art. 12. De bevoegde functionarissen van buitenlandse Staten die partij zijn bij het Internationaal Verdrag, kunnen binnen de perken door dit Verdrag gesteld de inbreuken welke door Belgische vaartuigen op de bepalingen van het Internationaal Verdrag worden gepleegd, opsporen en vaststellen, een onderzoek instellen naar de uit die inbreuken voortvloeiende schade en deze vaststellen.

De processen-verbaal of rapporten, opgemaakt door de bevoegde buitenlandse functionarissen, gelden tot het tegenbewijs wordt geleverd; bewijskracht ervan mag echter niet groter zijn dan die welke zij hebben in de landen waartoe die functionarissen behoren.

Art. 12. Vaartuigen aan boord waarvan zich de officieren of ambtenaren bevinden die het krachtens artikelen 9 en 11 voorgeschreven toezicht uitoefenen, voeren een bijzondere wimpel waarvan het model in Bijlage III is bepaald. Bovendien moeten de officieren of ambtenaren drager zijn van een identiteitsbewijs naar het model bepaald in Bijlage IV. Dit identiteitsbewijs wordt hen afgeleverd door de Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft of diens afgevaardigde.

EINDBEPALINGEN

Art. 14. Worden opgeheven :

1. het koninklijk besluit van 21 maart 1884 waarbij de waterschouten belast worden met de inschrijving van de Belgische vissersvaartuigen.

2. het koninklijk besluit van 10 januari 1888, waarbij het gebruik, met een geoorloofd doel, wordt toegestaan van een dreg volgens voorgeschreven model, aan boord der vissersvaartuigen.

Art. 15. Onze Minister van Landsverdediging. Onze Minister van Landbouw en Onze Minister van Verkeerswezen zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

BEMERKINGEN

Bij het lezen van deze Besluiten, zijn er in onze ogen zaken, die een terechtwijzing vergen en ook verwondering verwekken.

REGISTRATIE

Art. 3 spreekt van het registreren van visservaartuigen die van een zeebrief voorzien zijn. We menen dat dit Koninklijk Besluit een gelegenheid heeft laten voorbijgaan om alle vaartuigen, groot als klein, beroeps- of gelegenheidsvissers, met of zonder meetbrief te laten **registreren.** Wordt dit niet volgens de internationale verdragen en/of afspraken vereist, dan had dit toch een onbetwistbaar nationaal belang en kon een aanvang zijn van een noodzakelijke reglementering op de sport- en gelegenheidsvisserij.

Wat ons echter zeker als ongelegen voorkomt is het art. 11 waarin in feite de Overheid tussenkomt of tracht tussen te komen in een materie waarvoor bepaalde regelen door de verzekeringsmaatschappijen voorgeschreven zijn en alleen door experten of rechtbanken kunnen beslist.

Dit art. 11 luidt :

„de gezagvoerders van Belgische visserijwachtschepen, of de waterschouten mogen aanbieden in een schadegeval op zee betrokken partijen ter plaatse te verzoenen, en mits deze daarmee instemmen, hen helpen tot een regeling te komen. Zij stellen op verzoek van de betrokken partijen een akte op waaruit de termen van de getroffen regeling blijken."

Het is duidelijk dat dit voor betrokken partijen de aanleiding kan zijn tot het ondertekenen van overeenkomsten die in strijd kunnen zijn met de polisvoorwaarden van de verzekeringsmaatschappijen, die de vaartuigen tegen ongevallenrisiko dekken. Aldus riskeren de reders van deze vaartuigen, niet door de betrokken verzekeringsmaatschappijen gevolgd te worden, zodanig dat minstens één der schadeleiders en/of allebei door de verzekeringsmaatschappijen worden afgewezen. We menen dan ook dat dit artikel 11 niet op haar plaats is en dat de schippers zich eerst met de maatschappij moeten beraden vooraleer in te gaan op dergelijke verzoeningspoging van het visserijschip of van de waterschouten, wier ondergeschikten over het algemeen geen kapiteins ter Lange Omvaart zijn en ook geen herstellers, die de stoffelijke schade kunnen berekenen.

We kunnen dit art. 11 zelfs beschouwen als een ongepaste inmenging in zaken die niet tot het domein van de Overheid behoren en die kunnen aanleiding geven tot schaden voor de betrokken rederijen. Het komt ons zelfs onbegrijpelijk voor dat de opstellers van dit K.B. dit zelf niet ingezien hebben en aldus de rechtstreekse aanleiding kunnen zijn voor heel wat miseries en tribulaties. Wij zelf kunnen dan ook niet anders dan de schippers tot voorzichtigheid aanmanen wanneer de Overheden dit art. wensen in toepassing te brengen.

Alle schippers kunnen alleen een akkoord sluiten, welke niet de schade bepaalt, maar slechts een vergelijk aanvaarden in zake de graad van verantwoordelijkheid.

Dat is de rol van de maritieme Overheid en verder niets meer.

RECHTSCONFLICTEN IN VERBAND MET AANVARINGEN OP ZEE

De plaats van de aanvaring

Een ander te maken onderscheid betreft de plaats waar de aanvaring is gebeurd. Van groot belang is het feit of deze heeft plaatsgegrepen heeft in volle zee of in de territoriale wateren van een bepaalde staat.

In dit laatste geval is de wetgeving van de kuststaat van toepassing. De territoriale zee ressorteert immers onder de soevereiniteit van deze staat, tevens brengt dit de toepassing met zich van het principe van de «lex loci delicti commissi». Deze regel werd ook bevestigd door de internationale rechtspraak. In een sententie van 29 november 1921 werd dit standpunt ingenomen door een internationaal scheidsgerecht. Het betrof een aanvaring tussen een Brits schip «Sidra» en het Amerikaanse schip «Potomac» (15). De Belgische rechtspraak heeft eveneens dit standpunt ingenomen. In een vonnis van de Rechtbank van koophandel te Antwerpen van 14 juli 1877 werd aangenomen, dat een aanvaring in de Belgische territoriale wateren moest beoordeeld worden naar de Belgische wet (16). Dezelfde rechtbank heeft dit standpunt bevestigd door in een vonnis van 7 juni 1892 te beslissen, dat een aanvaring in de territoriale zee van Nederland naar de Nederlandse wet moest beoordeeld worden (17). Het Hof van Beroep van Genua nam een gelijkaardige beslissing in een arrest van 8 juni 1928 in verband met een aanvaring, die gebeurd was in de Italiaanse kustzee (18). In een arrest van 11 april 1932 nam het Opperste Gerechtshof van de Verenigde Staten eveneens dit standpunt in. Het geschil ging over een aanvaring tussen twee Canadese schepen op een van de noordelijke grote meren van de Verenigde Staten. De rechtbanken van de Verenigde Staten verklaarden zich bevoegd en de wetgeving van dit land werd toegepast (19). In een arrest van 23 november 1962 heeft het Belgisch Hof van Cassatie een gelijkaardig oordeel geveld. Het geschil had betrekking op een aanvaring tussen het Nederlandse schip «Axeldijk» en het Finse schip «Inga» in de territoriale wateren van Nederland. Het Hof oordeelde dat de «lex loci delicti commissi» moest worden toegepast (20). Het Hof van Beroep te Brussel heeft deze rechtspraak gevolgd in een arrest van 26 februari 1965 in de zaak «Kraivev v. Port Victor». Er werd opgeworpen, dat het eerste schip onder de vlag voer van de Sovjet-Unie en dat de wet van de vlaggestaat moest worden toegepast van het schip dat waarschijnlijk schuld had en het derhalve als verweerder werd gedaagd. Het Hof heeft echter het principe van de «lex loci delicti commissi» behouden. De aanvaring had ook plaatsgehad in de Nederlandse territoriale wateren (21). Deze rechtspraak werd ook nog gehandhaafd in een vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen van 20 juni 1974 (22).

Deze regel, die als constant mag worden beschouwd, kent nochtans een uitzondering. De bevoegdheid «ratione loci» blijkt men niet te beschouwen als van openbare orde. De rechtspraak aanvaardt, dat de partijen vrij zijn in gemeenschappelijk overleg het geding in een vreemde staat voor te brengen. De rechtmatigheid van een dergelijke keuze werd reeds erkend door de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen in een vonnis van 28 november 1890 (23). Zij werd bevestigd door een arrest van het Hof van Beroep van Aix van 10 november 1920 (24).

De aanvaring in volle zee

De aanvaring in volle zee stelt echter veel moeilijker problemen. De plaats van de collisie is immers aan geen enkele soevereiniteit onderworpen en de schepen, die onder een verschillende vlag varen, zijn ieder onderworpen aan een eigen rechtsorde. Indien de aanvaring gebeurt tussen schepen van dezelfde vlaggestaat, is er geen probleem van rechtsconflict. Het is de wet van deze vlaggestaat, die zal worden toegepast. Bij het voeren van verschillende vlaggen is echter het rechtsconflict niet uit te sluiten.

In de internationale rechtspraak is het «Lotus»-geval het meest opzienbarende geweest. Het betrof een aanvaring, die zich voordeed op 2 augustus 1926 tussen een koopvaardijschip onder Franse vlag, de «Lotus» en een Turks handelsschiep, de «Boz-Kourt», in de Middellandse Zee. Acht opvarenden van het Turkse schip verloren daarbij het leven. De bemanning van het Franse schip deed al het mogelijke om de Turkse matrozen te redden. Het Franse schip is daarop verder gevaren naar Constantinopel, waar de bevelvoerende officier door de Turkse autoriteiten van zijn vrijheid beroofd en door de Turkse rechtbank later tot gevangenisstraf werd veroordeeld. Tijdens de strafrechtelijke procedure waren er van Franse zijde verscheidene diplomatieke tussenkomsten om de vervolging te laten gebeuren door een Franse rechterlijke instantie, die de wet van de vlaggestaat zou toepassen. De twee betrokken regeringen tekenden ten slotte een compromis waardoor het geschil onderworpen werd aan het Permanent Hof van Internationale Justitie. Van Franse zijde werd voor deze rechterlijke instantie aangevoerd, dat alleen de wet van de vlaggestaat als van toepassing kon worden beschouwd. Turkije deed een beroep op zijn strafwetboek, dat in een dergelijk geval een vervolging toeliet. Het Hof oordeelde in zijn vonnis van 7 september 1927, dat Turkije niet gehandeld had in strijd met het volkenrecht (25).

Dit vonnis werd in de rechtsleer zeer scherp gekritiseerd (26). In de doctrine stond men op het standpunt, dat voor strafrechtelijke vervolging alleen de rechtbanken van de vlaggestaat bevoegd waren. De Internationale Associatie van Officieren van de Koopvaardij hield bijeenkomsten waar protesten tegen de uitspraak van het Hof werden geformuleerd. Dit was het geval op het kongres te Antwerpen in 1930 en te Oslo in 1933. Tijdens deze bijeenkomsten werd er hoofdzakelijk op gewezen, dat door de stelling van het Hof een dubbele strafrechtelijke vervolging mogelijke werd (27). Door het reeds aangehaald verdrag van Brussel van 1952 en het verdrag van Genève inzake de volle zee van 1958 is het standpunt van de rechtsleer en ook de opinie van het professioneel midden in het verdragsrecht opgenomen.

Op burgerlijk gebied blijft er echter nog steeds een moeilijkheid, omdat er verdragsrechterlijk geen algemene regeling bestaat en men voor dit probleem van internationaal privaatrecht in de rechtspraak verschillende criteria aanwendt.

Soms wordt de wetgeving en de jurisdictie van de staat van de verweerder als bevoegd beschouwd. Dit was o.m. het geval voor de «Scotia», een Brits schip dat in volle zee in aanvaring was gekomen met een Amerikaans schip wegens een foutieve signalisatie van deze laatste. Het geschil is tot voor het Opperste Gerechtshof van de Verenigde Staten gekomen, dat de regel van de rechtbank van de verweerder bevestigde (28). Het Franse Hof van Cassatie nam in een arrest van 3 augustus 1892 dezelfde stelling aan (29), evenals de Rechtbank te Hamburg in de «Casablanca»-zaak met een vonnis van 10 juli 1930 (30). Een ander criterium steunt op het beginsel van de «lex fori». Ook dit principe werd door het Franse Hof van Cassatie aangewend (31) en ook door de Britse rechtspraak in 1927 (32). De Rechtbank te Dordrecht en te Rotterdam hebben het eveneens aangenomen (33) alsook het Hof van Beroep te Rennes en de Rechtbank van Koophandel te Le Havre (34). Praktisch houdt deze regel in, dat de rechtbank waar het geding aanhangig werd gemaakt zich bevoegd verklaart en haar eigen wetgeving toepast.

Een ander criterium is het domicilie. Dit treft men aan in de «Administration of Justice Act» van 1956, sec. 7. De Britse rechtbanken worden daardoor bevoegd verklaard wanneer één van de partijen zijn woonplaats in Groot-Brittannië heeft (35). Ook de nationaliteit kan naar een andere opvatting een belang hebben. Naar een Chinese verordening van 1959 zijn de Chinese rechtbanken bevoegd wanneer schade werd toegebracht aan een onderdaan van hun staat (36).

Tegenover deze veelzijdigheid van criteria lijkt het wel wenselijk, dat ook op burgerlijk gebied een verdrag zou worden gesloten waardoor op universele wijze algemene criteria worden ingesteld. Het meest billijke schijnt daarvoor nog het «forum rei» te zijn en in geval van gedeelde aansprakelijkheid kan eventueel de «lex fori» worden aangenomen.

Prof. dr. E. Van Bogaert

Uit : «Rechtskundig Weekblad» van 30 oktober 1976, 40e jaargang nr. 9.

---

(15) «Reports of International Arbitral Awards», IV, p. 53.
(16) «Jurisprudence du port d'Anvers», 1877, I, 311.
(17) Id., 1892, I, p. 424.
(18) «Revue de droit maritime comparé». 1930, 435.
(19) Id., 1932, 260.
(20) «Pasicrisie», 1967, I, 374
(21) «Jurisprudence du port d'Anvers». 1965, 194.
(22) Id., 1974, 273
(23) Id., 1891, I, 132
(24) «Revue internationale du droit maritime», 1922, 47
(25) «Recueil des arrêts de la Cour permanente de Justice internationale», série A, nr. 9, p. 32.
(26) H. Donnedieu de Vabres, «L'affaire du Lotus et le droit pénal international», Revue de droit international, 1928, 377; O. de Ferron, «Ledroit international de la mer», 1958, I, p. 92-93; R. Rodière, op. cit., p. 104.
(27) Teksten : «The American Journal of International Law», 1935, 495.
(28) Vonnis, 1871, L. Orfield v. E. Re, «Cases and Meterials on International Law», 1956, p. 417
(29) Cass. civ. fr., 3 augustus 1892, D.P., 1892, I, 572.
(30) «Revue de droit maritime comparé», 1933, 40-41.
(31) Cass. Req., 5 augustus 1895, D., 1876, I, 56.
(32) K. Mc Guffie, «British Shipping Laws, the Law of Collisions at Sea», 1961 ,IV, p. 86.
(33) «Revue de droit maritime comparé», 1932, 453.
(34) «Droit maritime français», 1966 313.
(35) K. Mc. Guffie, op., cit., p. 86.
(36) Tekst : «The American Journal of International Law», 1969, 72.

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)

GEEN MAATJESHARING MEER VOOR DE NEDERLANDERS VANAF 21 JUNI

Het Produktschap voor Vis- en Visprodukten had verleden week nagerekend, dat met de te verwachten aanvoer van de nog op de haringgronden zijnde vaartuigen, begin deze week het kontingent van de, bij uitzondering aan Nederland toegekende 1.500 ton, zou opgebruikt zijn. Men heeft dan ook gemeend onmiddellijk maatregelen te moeten treffen om deze visserij te laten ophouden. Daarom ook werd door het Produktschap, in overeenkomst met het ministerie van Landbouw en Visserij, verleden week uitgevaardigd dat men vanaf 18 juni te 00 uur, niet meer mocht uitvaren op de haringvisserij. Diegenen die hiertoe geschikt waren, moesten dus hun uitvaart vervroegen ofwel overschakelen op een andere visserij. De vaartuigen die voor deze ultieme datum uitvaarden mogen echter niet later haring afkomstig uit de Noordzee aanvoeren dan op 23 juni te 00 uur. Dit om te beletten dat men een dubbele reis zou wegzitten om nog zoveel mogelijk binnen te rijven en aldus het toegekend kontingent van 1.500 ton fel te overschrijden. Men kan natuurlijk de aanvoer niet met 'n apothekersschaaltje doseren, maar ook geen misbruiken toestaan die ten slotte zouden neerkomen op een fel overschrijden van het toegekend kontingent. Aldus werd eveneens nog een verbod van effektieve vangst uitgevaardigd in de Noordzee, waar geen haring meer mag gevangen worden op 21 juni na 12 uur.

Resumerend zijn er dus drie verbodsbepalingen :

1) niet meer uitvaren op haring na 18 juni te 00 uur
2) geen haring meer vangen vanaf 21 juni te 12 uur
3) geen haring meer aanvoeren op 23 juni na 00 uur.

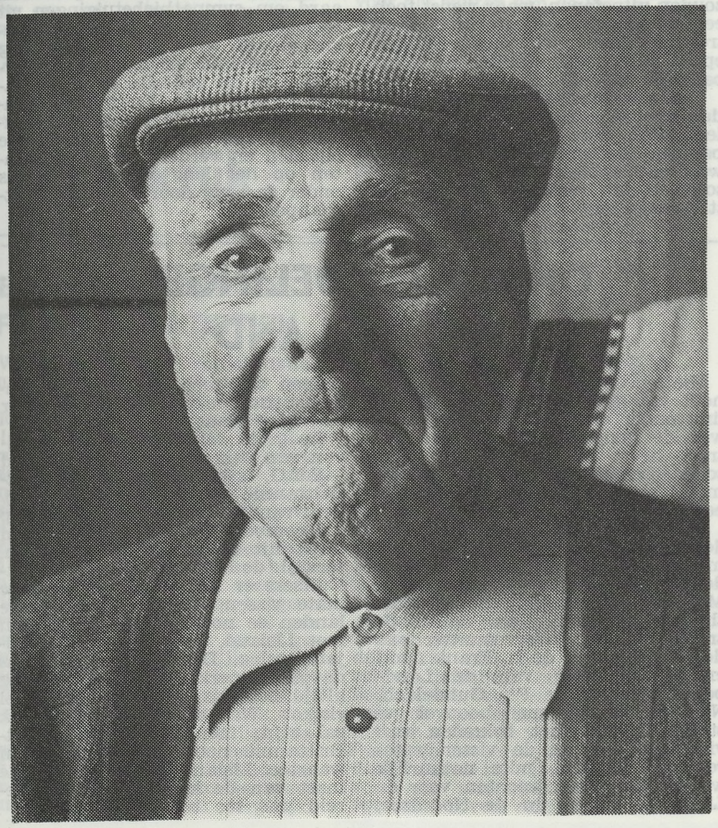
We menen inderdaad dat met deze drie verbodsbepalingen het achterpoortje, om onwettelijk nog wat aan te voeren, volledig dichtgeklapt is. We moeten dit Nederland zeker toegeven dat ze minstens de hand aan het EEG-akkoord wensen te houden.

Wat nu met de Hollandse haringvloot ?

Men veronderstelt, en de uitlatingen van de betrokken rederijen komen hiermede overeen, dat de Nederlandse haringvloot werkloos in de havens zal blijven liggen tot de uitslag zal bekend zijn van de besprekingen in de Commissie te Brussel met betrekking tot het al dan niet toekennen van een kontingent haring voor de 2e semester van dit jaar. Indien, zoals men verwacht, een kontingent haring aan Nederland zal toegekend worden bij de Hebriden en in de Ierse Zee (men spreekt van respektievelijk 1000 en 9000 ton), dan loont het de moeite niet voor de haringschepen om zich voor een andere visserij terug af- en op te tuigen. Daarbij als een dergelijke vloot van zowat 42 grote treilers zich plots komt mengen onder de andere treilers en kotters in een bepaald gebied, dan komt men daar rap aan overbevissing en wordt het ten slotte voor geen enkel vaartuig nog lonend. Wel verwacht men van de Nederlandse regering een tegemoetkoming of tussenkomst voor overbrugging van de loonkosten ,maar dat is dan weerom niet zo zeker en later zou de tongenvloot wanneer de kwota zouden uitgeput zijn, met dit precedent voor ogen, ook al kunnen gaan aankloppen bij de regering. Nochtans, waar men de landelijke industrieën de moeilijke perioden helpt overbruggen, zien we eigenlijk niet in, waarom men dit ook niet voor de rederijen kan gaan doen.

De 10 duizend ton haring waarop men rekent, zullen het ook wel niet volledig doen voor de omvangrijke haringvloot en men hoopt al lang niet meer een kontingent Noordzeeharing, gezien de zeer strakke houding van Groot-Brittannië, die liefst een verbod van twee jaar op de haringvangst wenst uitgevaardigd te zien. Wat men anderzijds ook begint op te merken bij de rederijen is een soort gelatenheid en een afwachten op wat gebeuren zal.

PITO DELEY WORDT MAANDAG HONDERD JAAR



Voor de 2e maal kennen we dit flinke honderdjarige. Ditmaal betreft het Petrus Deley, in de wandel, en dit sinds zijn prille jeugdjaren, Pito genoemd. De honderdjarige verblijft in het Zeemansrusthuis Godtschalck en is een oudere broer van de heer Louis Deley, van de naaimachinewinkel.

Pito Deley was in zijn lange leven tweemaal getrouwd en werd tweemaal weduwnaar. Hij had zes kinderen die hij alle heeft overleefd. Als loods was hij een zeer aktief mens, eerst te Vlissingen en later te Oostende.

Op 27 juni is het dag op dag een eeuw geleden dat hij het levenslicht zag. In een samenwerking tussen de familie en de direktrice van het Godtschalckinstituut, Mevrouw Vanden Berghe, werd het feestprogramma als volgt uitgewerkt :

Om 9.15 uur : Verzameling van de familie, personaliteiten, stedelijke overheid, beheerraad en direktie, in het Godtschalckinstituut voor een inleidende receptie.

10u.30 : Mis in de Kapucjjnenkerk
11u.30 : Receptie op het stadhuis.
12u.30 : Middagmaal.

We zeggen nu reeds van harte proficiat aan Pito Deley !

VOLGENS HULLSE PARLEMENTAIR HEEFT IERLAND GELIJK

De heer M. Prescot, lid van het Britse Lagerhuis voor de omschrijving Hull, bracht een bezoek aan de haven van Concarneau in Frankrijk op uitnodiging van de Franse volksvertegenwoordiger voor de «Finistère» de heer Le Pensec. Daar gelaten dat het ogenblik zeer slecht gekozen was, gezien de aktie der Bretoense vissers tegen de zogezegde overdreven en tergende kontrolemaatregelen der Britse marine, verkondigde de Brit nog dat hij de eenzijdige Ierse maatregelen best kon begrijpen en aanvaarden. Zijn uitspraak dat er niet noodzakelijk en overal rondom Groot Brittannië een eksklusieve zone van 50 mijl moest voorbehouden blijven maar dat wel een komprimis kon gevonden worden, tussen 12 en 50 mijl naar gelang de gebieden, was ook niet zeer hoopgevend wat de instelling van de Britse parlementairen betreft. Waarschijnlijk zou men het dan wel zo regelen, dat gebieden waar niets of weinig te halen valt, wel binnen de 50 mijl toelaatbaar zouden worden.

VIJFTIG JAAR TERUG !

Vijftig jaar terug vernam men dat IJsland een beschermingsvloot bouwde met de opbrengst van de boeten wegens overtreding van de .....3 mijlen-limiet die toen nog maar onlangs ingegaan was ! Intussen was de beschermingsnavy al voldoende uitgegroeid om het de Britten in 1976 zeer moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk te maken om in een 200 mijlszone uit de kust illegaal te komen vissen, nettegenstaande de bescherming van de eigen Britse Navy.

KORTE BERICHTEN

WAT WORDT HET OP 27 JUNI ?

Op maandag 27 juni vergaderen de ministers van de Negen die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, om het op punt stellen van een interne visserijreglementering in de gemeenschapswateren. Daar zal echter nog zoveel te regelen vallen, terwijl anderzijds de standpunten onder de Negen nog zover uit elkaar liggen, dat we onmogelijk kunnen aannemen, dat er na 27 juni een definitieve regeling uit de bus zal komen. Niettegenstaande het voorbereidende werk van de eksperten, is het tenslotte de politiek die nog een hartig woordje meespreekt.

Wat Nederland, West-Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Ierland betreffen, weten we uit goede bron dat de delegaties te Brussel van deze landen in nauw kontakt staan en geadviseerd werden door de betrokken nationale visserijsektor. We menen nog niet gehoord te hebben dat ditzelfde zou gebeurd zijn in ons land. We hebben eerder de indruk dat men hier in producentenkring de zaken eerder op zijn loop laat gaan en de kat uit de boom kijkt. In Nederland werd het Produktschap ontvangen door minister Van der tee. In Frankrijk werd de heer Dubreuil, voorzitter van het Centraal Komité der Visserij, evenals diens medewerkers, door de heer Chapon, sekretarisgeneraal van het betrokken ministerie en door de directeur van de sektor visserij van dit Departement ontvangen. De Franse positie die altijd als één der strakste in de gemeenschap wordt aanzien, stoelt nog altijd op volgende punten : 1) een eigen nationale zone van max 12 mijl met rechten voor de traditionele visserij tussen 6 en 12 mijl; 2) de 200 mijlszone van de gemeenschap moet vrij open blijven voor alle vissers van de Negen landen; 3) de bescherming van de visstand moet kommunautair gebeuren door middel van kwota.

Dit staat in felle oppositie met het Britse en Ierse standpunt.

JAPAN EN SOVJET-UNIE WILLEN GEEN LANGE STOP WALVISVANGST

Japan en de Sovjet-Unie, waarvande vissersvloten 75 percent van de walvisvangst per jaar voor hun rekening nemen, hebben zich verzet tegen oproepen tot het stopzetten voor tien jaar van de walvisvangst.

Op de openingsbijeenkomst van de internationale commissie voor de walvisvangst (IWC) in Canberra, maakte Japan bovendien voorbehoud ten aanzien van vermindering van het jaarlijkse quotum te vangen walvissen (28.000) dat vorig jaar door de IWC werd vastgesteld.

Engeland

GOEDE BRITSE VANGSTEN OP BERENEILAND

Diepzeewatertreilers uit Fleetwood en Hull konden redelijke resultaten optekenen na hun reis naar de wateren van het Bereneiland. Aldus liep de «Boston Blenheim» na 24 dagen binnen met iets meer dan 2000 bennen voor een brutobesomming van 2,7 miljoen B. Fr. De «Robert Hewett» landde nagenoeg 1600 ben voor een besomming van 2 miljoen B. Fr. Te Hull kregen we de «Westella» aan de afslag na een reis van 24 dagen met 1.900 bennen vis voor een brutobesomming van 2,7 miljoen B. Fr. en de «St.- Dominic» met nagenoeg dezelfde aanvoer en zelfde besomming. Dit zijn al treilers die na 1 december de IJslandse wateren dienden te verlaten en van de ene visgrond naar de andere sukkelen om toch maar van de grond te kunnen komen.

We hebben deze treilers reeds in de Witte Zee gezien, rond de kusten van Groenland tot New-foundland, het Noorden van Noorwegen en nu in het gebied van Bereneiland. Dit illustreert duidelijk de onzekerheid die vandaag in de visserij heerst.

Te Grimsby waren het de «Vivaria» en de «Ross Rodney» die eveneens van de gronden van het Bereneiland kwamen respektievelijk met 2.320 en 2.400 bennen, meestal kabeljauw en gul, voor beiden rond de 3,3 miljoen brutobesomming.

DE BRITTEN WENSEN EEN VERBOD OP HET VISSEN VAN HARING

De «Herring Industry Board» het Brits organisme die de haringvangsten kontroleert, heeft verzocht om een verbod om gedurende twee jaar op de Noordzeeharing te gaan vissen. Indien de Commissie te Brussel in haar zitting van 27 juni e.k. niet tot dergelijke beslissing komt, dan moet de Britse regering, aldus de voorzitter van de «Herring Industry Board» de heer J. Lyon Dean zelf eenzijdig tot deze maatregel besluiten en de vangst op haring verbieden in haar 200 mijlszone. Deze maatregel is absoluut noodzakelijk aldus de heer Dean, om tot een herstel van het haringbestand te komen. Wij van onze kant antwoorden hierop dat het voldoende zou zijn de haringvangst voor industriele doeleinden te verbieden en deze uitsluitend te laten gebeuren voor de konsumptie. Dergelijke maatregel zou zeker voldoende zijn om het terug op peil komen van de haringscholen te verzekeren. Moest men in Noorwegen en in Denemarken er toe komen de jonge haring niet meer te jagen voor de vismeelfabrieken, dan zouden zeker gen dergelijke brutale beperkingen op het vangen van haring moeten opgelegd worden zoals de «Herring-Industry Board» nu meent te moeten voorstaan.

BRITSE KONTROLE VAN FRANSE VISSERSCHEPEN GELAAKT

De Franse visserij heeft met sekretaris-generaal Chapon van de Handelsmarine een onderhoud gehad met betrekking tot hetgeen de Franse vissers noemen, de ergerlijke herhaaldelijke kontroles van hun schepen. Dit optreden door de Britse Marine is volgens hen een vorm van diskriminatie en van intimidatie waardoor veel visuren verloren gaan. De heer Chapon heeft de Franse vissers aangezet om nauwkeurig in hun boordboek alle details van deze kontroles op te schrijven en de speciale Franse Kustkontroledienst de «C.R.O.S.S.» te verwittigen, die zou kunnen tussenkomen, wanneer zij vaststellen dat éénzelfde vaartuig verscheidene malen na elkar zou opgehouden worden voor kontrole van netten en vistuig. Verder werd beloofd dat op de zitting van de ministers van de E.E.F. op 27 juni te Brussel, door Frankrijk het probleem van deze Britse kontroles zal aangesneden worden. Frankrijk aanvaardt dat het de overstaten zijn die deze kontroles zouden uitoefenen, maar wenst toch een zekere harmonisatie in de kontrolemethoden der partnerlanden opdat alle diskriminatie bij voorbaat zou uitgesloten worden.

Het zou ook moeten aanvaarden dat wat in E.E.G.-verband vastgelegd werd, door haar vissers toegepast en niet ontdoken wordt, daar we deze klachten met 'n kruimeltje zout moeten opnemen en deze in strijd zijn met de werkelijkheid.

PROTESTVAART VAN BRITSE SCHEPEN NAAR LONDEN

Na een paar malen uitgesteld geweest te zijn, is de geplande protestmarch van de schepen op de Theems tot Londen er dan vorige week dinsdag eindelijk gekomen nadat hen de maandag reeds 2 treilers voorafgegaan waren. In totaal waren er zowat 40 schepen, vooral middenslagtreilers en kustvaartuigen. In elk geval heel wat minder dan in 1971 toen een eerste protestmatch met schepen naar Londen plaats greep tegen de geplande toetreding tot de E.E.G. De samengetroepte vissers marcheerden toen zelf op naar Downingstreet. Deze nieuwe march wenst kracht bij te zetten aan de eis van de Britse visserij voor minstens een eigen nationale eksklusieve 50 mijlszone.

De vaartuigen droegen opschriften zoals «Redt onze vis» en «50 mijl» en dergelijke meer. Men dacht onder de schippers, een ogenblik aan een blokkade van de haven maar de rivierpolitie doorkruiste enkele schuchtere pogingen.

Scheepsfluiten werden duchtig in werking gesteld (wie zegt alweer dat er nooit geen lucht op de fluiten staat) en van de oevers en de kaden kwamen niet bijzonder veel aanmoedigingen. Integendeel, een lange wachtende «file» voor de opgehaalde Tower-bridge, en dit voor nagenoeg een uur om de vissersche-pen door te laten, was niet van aard om sympathiebetuigingen uit te lokken. Eens de Towerbridge terug gezakt, werd de volgende brug niet opgehaald zodat de vissersvaartuigen in dit gedeelte gevangen zaten en niet naar Westminster konden opstomen. De vaartuigen amuseerden zich eerst door wat rond te cirkelen en verder werd het wachten op het laag water om aldus onder de brug door te kunnen ontsnappen.

ONDERHANDELINGEN MET IJSLAND

Niettegenstaande de afwezigheid van een interne visserijregeling onder de partnerlanden voor wat de gemeenschapswateren betreft, heeft de E.E.G. op 9 juni toch besprekingen ondernomen met IJsland voor een visserij-overeenkomst.

IJsland was bij deze onderhandelingen vertegenwoordigd door de minister van Buitenlandse Zaken, de h. Einar Augustson en door de Minister van Visserij, de h. Matthias Bjarnanson. Voor de E.E.G. traden op, de ondervoorzitter van de ministerraad, de h. Frank Judd en de voorzitter van de Landbouwkommissie de Fin Gundelach. Niettegenstaande men hoopvol gestemd is over het bekomen van visserijrechten in de visserijwateren van IJsland, mits natuurlijk wederzijdse visserijrechten voor de IJslandse vissers in de Noordzee, menen wij toch dat een overeenkomst nog niet onmiddellijk voor de deur staat .

De grote verliezer in het uitblijven van een overeenkomst IJsland —E.E.G. is ondertussen wel Groot-Brittannië dat sinds het verstrijken van de Oslo-overeenkomst op 1 december 1976, nog altijd geweerd blijft uit de IJslandse wateren, terwijl de Belgen en de West-Duitsers er nog altijd in beperkte mate vissen, gezien deze beide landen ee novereenkomst verkozen met IJsland, liever dan een kabeljauwoorlog. Dit bewijst nog eens dat een beperkte overeenkomst nog altijd beter is dan een oorlog vol risiko's. Wat de overeenkomst ook zal zijn, menen we dat Groot-Brittannië nooit dit zal bekomen waartoe IJsland vroeger, vóór de inzet van de kabeljauwoorlog, bereid was toe te kennen.

KORTE BERICHTEN

DE DEENSE VISMEELINDUSTRIE WEERT ZICH

In de A.F.Z. Hamburg lezen we dat de Deense vismeelindustrie wel met een bijzonder dom argument de noodzakelijkheid en het belang van de industriele visserij tracht te bewijzen.

De uitvoer van vismeel en visolie uit Denemarken nam in 1976 toe met 37 t.h. en bereikte aldus 4,3 miljard B. Fr. ! Deze verhoogde exportcijfers zijn derhalve voor deze industrie het bewijs van de noodzakelijkheid van het bestaan van de industriele visserij. Een zinnig mens zou hieruit juist het omgekeerde besluiten en wijzen op de immer grotere slachtingen die deze industrie onder de visstand veroorzaakt ! Deze meervangst voor industriële doeleinden werd zeker niet in de hand gewerkt door het aanwassen van de, voor vismeel en olie aangewende gevangen vis, maar door de immer meer geperfectionneerde en in dit geval geraffineerde vangstmethoden, waarbij werkelijk ware slachtingen ontstaan. Denken we in dit geval maar aan de slachtingen veroorzaakt door de Noorse visserijschepen die met een reusachtig kringnet dat ze naderhand toetrekken een onmogelijk gewaande prestatie verwezenlijkten, namelijk, de onmetelijke stocks Noorse, IJslandse en naderhand Noordzeeharing zodanig aan te tasten, dat nu dringende maatregelen vereist zijn om de laatste restjes aan haring te bewaren en beschermen om een natuurlijke voortzetting en herstelling der stocks te waarborgen.

Arme Deense logika !

Frankrijk

EEN ALARMERENDE FRANSE STATISTIEK

Volgens één vrijgegeven statistiek zouden er in Frankrijk, ieder jaar 33 t.h. vissers een arbeidsongeval oplopen, dat is dus nagenoeg 1 op 3 ! We weten natuurlijk niet hoe zwaar een ongeval moet zijn om in deze statistiek opgenomen te worden en of een vingerprik ook in deze cijfers voorkomt. In elk geval een zeer hoog cijfer. Ook het dodental doet onze wenkbrouwen fronsen als we lezen dat sinds het begin van het jaar, Frankrijk reeds 70 doden telt in dit beroep, hetgeen zowat een gemiddelde van 12 per maand betekent. In deze optiek gezien ,is het dus begrijpelijk dat de Unie C.F.D.T. een speciale veiligheidsreglementering gevraagd heeft voor de bemanningsleden. Tot nog toe werd er wel een veiligheidsnorm uitgevaardigd voor het vaartuig, maar nog geen veiligheidsnormen voor de bemanningsleden. Men zou nu graag een dergelijke reglemetering op punt gesteld zien. We weten niet of dergelijke reglementering veel zal helpen, maar de ongevallencijfers en het dodengetal in de Franse visserij geeft ons inderdaad te denken.

GEEN BIJZONDERE FRANSE STEUN VOOR NIEUWBOUW

Volgens sekretaris-generaal van de Franse Handelsmarine, is het ogenblik heel slecht gekozen om onderhandelingen aan te gaan met de visserij voor de modaliteiten en tussenkomsten van de Franse regering voor eventuele nieuwbouw voor de visserij. De reden die de heer Chapon hiervoor opgeeft ,is de onzekerheid over de toekomst, zodanig, dat men wel eens tot de konstructie van eenheden zou kunnen overgaan voor visserijen, die zouden kunnen beperkt of verboden worden of voor visgronden die naderhand, hetzij gedeeltelijk hetzij in hun geheel beperkt of verboden worden. Daarom verkiest de heer Chapon liefst financiële tussenkomsten en beperkte hulp.

GEEN SLUITING VAN DE FRANSE GRENZEN VOOR DE INVOER

De eisen van de Franse visserij voor het sluiten van de Franse grenzen voor invoer uit de andere landen van de E.E.G. werden door de Handelsmarine afgewezen. Inderdaad, waar de Franse vissers zelf een gemeenschapsstatuut eisen, ook voor hen zelf in de Britse en Ierse wateren, kan men dezelfde gemeenschap niet verwerpen door plots die gemeenschap niet meer te erkennen waar het om de invoer gaat. Onze grenzen sluiten voor de invoer uit de Gemeenschap, aldus de woordvoerder van de Franse Marine, maar de vrije toegang eisen in de viswateren van de andere landen, gaat niet samen. En met reden menen we.

KLEINER AANVOER VAN ST.-JACOBS-SCHELPEN

Niettegenstaande de St.-Jacobsschelpenproductie in de Baai van St. Brieux, 9.000 ton zal opleveren in plaats van de voorspelde 8.000 ton, blijft men toch nog altijd 30 t.h. onder het gemiddelde van de jaarkampagne. Omgekeerd zijn de prijzen echter gestegen, zodat de producenten toch ongeveer aan hun trekken komen. De algemene handelsmarkt met het buitenland is echter defecitair omdat het aanbod, zowel voor vers verbruik als voor de verwerkende nijverheid, kleiner is dan de vraag. Aldus moet Frankrijk invoeren. Er wordt inderdaad, zowel in verse toestand als voor de verwerkende nijverheid, tweemaal zoveel verbruikt in Frankrijk dan de eigen produktie groot is. In 1973 nog vond men één schelp per m2 zeebodem en was er een seizoenproductie van 15 tot zelfs 20 duizend ton. Op de Japanse velden telt men echter 5 tot 6 schelpen per m2. Moest men tot dit resultaat kunnen komen in de baai van Saint-Brieux, dan zou men een produktie bereiken, theoretisch gezien van honderd duizend ton. Natuurlijk dat dan rekening zou dienen gehouden te worden met de vraag. Nochtans voorzien de experten voor de nieuwe kampagne 77 eerder ontgoochelende cijfers namelijk 6.000 ton !

Duitsland

ONRUST IN DE DUITSE VISHANDEL

Volegns de A.F.Z. uit Hamburg verwijst de handel in West-Duitsland naar twee bijzondere redenen die een gevaar scheppen of kunnen scheppen voor hen. Het gaat hier om de toegespitste hygiène-normen die men de handel oplegt of wenst op te leggen. Deze zouden inderdaad van dergelijke aard kunnen zijn, dat zij een ganse struktuurverandering zouden verplicht kunnen maken. Verder ziet de handel ook een toenemend gevaar in de grootwarenhuizen die voor vis werkelijk lokvogelprijzen bieden. Men gaat hierbij uit van het feit, dat een klient die aangelokt wordt door de bijzonder voordelige visprijzen, het warenhuis niet verlaat zonder zich ook in andere afdelingen te bevoorraden aan kompensatieprijzen voor het warenhuis.

Dit niet alleen een probleem is voor West-Duitsland, maar waarschijnlijk wel in alle landen. In België beklaagt de handel er zich ook over, dat deze warenhuizen, om zich na enkele dagen van deze bederfelijke waren te kunnen ontdoen, daarbij braderijprijzen beginnen te afficheren. Men bewijst hierdoor, noch de klient, noch de handel een dienst. Vis die reeds verscheidene dagen opbewaard werd moet men niet meer in het verbruik brengen omdat dit publicitair niet anders omdat dit publicitair niet anders dan slecht kan uitvallen.

Wat nu het verstrakken van een hygiènereglementering betreft, heeft het K.B. van 30 april '76 hier in de Belgische visserijsektor ook voor de nodige opschudding gezorgd en zou de strikte toepassing van dit K.B. eveneens de normale uitoefening van het bedrijf in gevaar brengen.

NOG GEEN UITSPRAAK VOOR HET HOF VAN JUSTITIE

Zoals men weet, had de Commissie van Brussel, de zaak van de opbrenging van de Nederlandse treilers van meer dan 33 meter en 1.100 PK in de Ierse wateren van de 200 mijlszone aan het Hof van Justitie te Luxemburg doorgespeeld voor vonnis. Dit Hof had dan uitstel van vonnis verleend om de Nederlandse en Ierse regeringen de tijd te geven tot het vinden van een kompromisoplossing die beiden zou bevredigen .Daar het echter nog tot geen vergelijk kwam tussen Nederland en Ierland en de uitstelperiode verstreken is, heeft de Europese Commissie nu opnieuw bij het Hof van Justitie om enkele weken uitstel verzocht, waarop heel waarschijnlijk wel zal ingegaan worden.

We herhalen wat we vroeger hieromtrent reeds mededeelden, namelijk dat er hier absoluut niet hoeft gemarchandeerd te worden, tussen de 2 partnerlanden, maar dat het Hof van Justitie voor eens en altijd duidelijk stelling had moeten nemen. Het is inderdaad een gevaarlijk precédent dat men aan het scheppen is, gezien men aldus impliciet het tussenkomstrecht van een oeverstaat erkent, door haar een onderhandelingsbevoegdheid toe te kennen over door haar genomen maatregelen, die in strijd zijn met de Overeenkomst van Rome die de basis vormt van de Gemeenschap. Morgen kan Groot-Brittannië nu op haar beurt eenzijdige maatregelen treffen met de overtuiging, dat er wel iets van deze maatregelen zal overblijven na onderhandeling met de getroffen partnerlanden.

De reden van het bijkomend uitstel door de Commissie aan het Hof gevraagd, is de indiening van een visplan door Nederland die een overzicht in houdt van de voorgenomen visserij van de Nederlandse treilers in de Ierse 50 mijlszone. Aan dit plan werden nu enkele wijzigingen gebracht door de Commissie, die het aldus bijgewerkt plan zal gaan bespreken met de Ierse regering ! Het is slechts wanneer de Ierse regering het kwestieuze visplan verwerpt, dat de Commissie om een uitspraak van het Hof van Justitie zal verzoeken. Ondertussen is de Ierse regering echter ontslagnemend gezien de nieuwe verkiezingen die dan nog de oppositie aan de macht brachten. Men verwacht zelfs dat de nieuwe regering nog enger nationalistisch zal optreden gezien hun kiesprogramma, zodat men in feite niet verwacht dat de nieuwe minister van visserij toegevender zal zijn dan deze uit de vorige regering.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Geen IJslanders, wel spanvissers deze week te Oostende. Zes spannen zorgden voor niet minder dan 4.700 bennen vis. Natuurlijk veel gul en weinig kabeljauw. Ook dit keer dus een eenzijdige vangst. Iets waar de kleurrijke en gevarieerde vangst van de O.186 maandag weinig kon aan veranderen. Die vangst gaf een opbrengst van 1.183.000 fr. en bevatte zowat 320 bennen vis en 2.700 kg. tong. De prijs voor de verschillende soorten was behoorlijk tot zeer goed. Staartvis bv. kreeg tussen 115 en 150 fr., steenschol tussen 30 en 72 fr., zonnevis tot 171 fr. en tong tussen 130 en 190 fr. het kg.

De enige filetvis die er was, was gul. Gul waarvoor prijzen betaald werden die schommelden tussen 21 en 35 fr. Kabeljauw die zelden meer haalde dan 40 fr. Er waren dus grote vangsten nodig om tot resultaten te kunnen komen die renderend waren. Die vangsten waren er gelukkig wel want er werd tussen 510 en 900 bennen per span gelost. Vandaar ook hier een paar resultaten in de 7 cijfers. De spanvisserij is momenteel dan ook de renderendste visserij. Van het kanaal zijn de vangsten doorgaans klein en ook van de Monkey wordt niet voldoende vis binnengebracht.

Een mooi vangstje haai werd geleverd door de N.736. Haai die erg duur was en tot bij de 40 fr. het kg. kreeg. Ook zeer duur waren wijting, schol en garnaal. Garnaal die schaars blijft en opnieuw regelmatig meer dan 200 fr. het kg. haalde. De meeste kustvissers blijven dan ook de visvangst beoefenen. Ze zorgen voor tong, platjes en inktvis die duur verkocht worden.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER/FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN
voor de week van 26.6.'77 tot 2.7."77

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Alle dagen te 05u20, te 08u35, te 11u05, te 15u40 en te 20u45
— Op 1 en 2.7.1977 bijkomende afvaarten te 10u45 en te 16u30.

Afvaarten uit Dover Western Docks :
— Alle dagen te 01u00, te 10u55, te 12u40, te 16u45 en te 19u40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Dockx :
— Dagelijks te 04u55, te 08u15, te 11u15, te 14u15 en te 17u15.
— Op 26, 27, 28, 29 en 30.6.1977 bijkomende afvaart te 23u15.
— Op 1.7.1977 bijkomende afvaarten te 02u15, te 20u15 en te 23u15.
— Op 2.7.1977 bijkomende afvaarten te 02u.15, te 09u25 en te 20u15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dagen te 01u45 en te 06u00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 00u20, te 09u20, te 12u20, te 15u20 en te 21u20.
— Op 27, 28, 29 en 30.6.1977 bijkomende afvaart te 03u20.
— Op 1.7.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20 en te 18u20.
— Op 2.7.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20, te 13u30 en te 18u20.

Afvaarten uit Folkestone :
— Alle dagen te 19u00 en te 23u30.

MINISTER SILKIN TE HULL

België mag niet toegeven

De Britse minister van Landbouw, Visserij en Voeding, de heer John Silkin, heeft ter gelegenheid van de Visserijtentoonstelling te Hull, zijn toehoorders voor de zoveelste maal duidelijk gemaakt van de intenties van de regering om 'n harde positie in te nemen te Brussel en Luxemburg bij het op punt stellen van een visserijreglementering voor de EEG-wateren. We hebben het hard zegde hij onder meer, om onze bijzondere positie aan onze partners duidelijk te maken. We zullen echter niet afgeven en onze tegenstanders moeten over de brug komen of ons minstens tot in de helft tegemoet komen. Naderhand bezocht de minister de tentoonstelling, ging aan boord van een diepzeetreiler en keek belangstellend toe bij het lossen van enkele visserijvaartuigen. Hij betuigde eveneens zijn interesse voor de aanverwante industrie. Of de minister het nu werkelijk zo hard meent, als hij het zegt, zullen we ondertussen volgende maandag wel weten op de ministerkonferentie. In elk geval bezweren wij onze eigen minister en afgevaardigden niet toe te geven aan de onbillijke Britse en Ierse eisen. Groot -Brittannië profiteert reeds genoeg van het landbouwfonds en kan zelfs onmogelijk de grote sommen die het daar opstrijkt, goedmaken door koncessies in de visserijzone. Ondertussen vernemen we uitspraken vanwege de Britten dat hun toekomst alleen door een 50 mijlszone kan gewaarborgd worden en dat met een eksklusieve zone vanaf 1980 terug kan gerekend worden op een Britse produktie van 800 duizend ton witvis, 500 duizend ton pelagische vis en... 1 miljoen ton vis voor de vismeelfabrieken. Aldus een uitspraak van W.F. Letten, manager-directeur van de bekende B.U.T.! Dit is dan de fameuse bescherming van de visstapel waarmede de Britten te pas en te onpas ten strijde gaan ! **De voorziening van 1 miljoen ton vis voor de vismeelfabrieken.** !

BRITS EGOISME :

Dat het de Britten in een eksklusieve zone alleen om eigen profijt te doen is (indien dit nog zou moeten bewezen worden) is ook al duidelijk uit de verklaringen van A. Marr, voorzitter van de Hullse reders, waar hij onder meer een grote eksklusieve eigen visserijzone eist om de vissers uit de partnerlanden er te kunnen buiten houden, maar een bilaterale overeenkomst met Noorwegen te kunnen afsluiten om deze er wel binnen te laten in kompensatie van Noorse toegevingen voor..... Britse vaartuigen alleen.

Hoe lang laat men deze komedie nog gebeuren ? Wij zijn werkelijk benieuwd of anderzijds Groot-Brittannië en Ierland van hun vetorecht zullen kunnen gebruik maken om een interne regeling als een soort afdreiging op de lange baan te schuiven indien aan hun zogezegde billijke eisen niet wordt tegemoet gekomen.

LIJST VAN VISSERS-VAARTUIGEN 1977

Deze lijsten zijn nog steeds te bekomen in onze drukkerij, mits voorafgaande storting van een bedrag van 125 fr. BTW inbegrepen.

OOSTENDE

VRIJDAG 17 JUNI 1976

IJSLAND				
O.318	20	795	—	1.018.042
NOORDZEE				
O.306/N.706	10	765	—	1.045.510
Z.209/Z.509	12	510	—	693.410

MAANDAG 20 JUNI 1977

NOORDZEE				
O.114/274	10	550	—	742.530
O.127/303	9	850	—	1.149.620
O.141/369	9	480	—	671.750
MONKEY BANK				
O.232	15	320	—	386.400
KANAAL			Tong	
O.186	18	300	2700	1.183.478
O.229	17	170	—	304.943
WEST				
N.736	3	115	—	182.370

DINSDAG 21 JUNI 1977

KANAAL			Tong	
O.181	17	130	1643	445.806
NOORDZEE				
Q.309/206	10	840	—	1.249.120

WOENSDAG 22 JUNI 1977

NOORDZEE				
O.243/N.752	10	800	—	1.279.570

NIEUW FREGAT

Zonder enige officiele plechtigheid is dinsdagavond omstreeks 20u.45 een 2de fregatschip op de scheepswerven Boel te water gelaten. Enkele zeemachtofficieren en directieleden waren aanwezig. De reden van deze onvoorziene en ongebruikelijke stapelloop is volgens directieleden te wijten aan het feit dat na de lock-out, die pas op 13 juni beëindigd werd, de tewerkstelling van de paswerkers in het gedrang gekomen was. Met deze technische tewaterlating kan dit fregatschip, gebouwd voor rekening van de Belgische zeemacht nu verder vlottend afgewerkt worden. Dit schip «Wandelaar» genaamd kent dezelfde technische gegevens als het eerste, de «Wielingen», di. op 31 maart 1976 van stapel liep.

Vermelden we nog dat dit fregatschip normaal op 19 maart met een officiële plechtigheid zou zijn te water gelaten, doch ingevolge de sociale moeilijkheden al die tijd aan de ketting was blijven liggen.

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

(5728V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

17- 6	5	103.500	2.758.162			
20- 6	10	141.950	4.919.412			
21- 6	3	50.143	1.829.216			
22- 6	2	40.000	1.536.723			
	20	**335.593**	**11.043.513**			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

15- 6	4	175	36.103	195,—	214,—	
17- 6	1	12	2.460			
18- 6	5	232	61.192	250,—	274,—	
19- 6	1	20	5.300			
20- 6	4	178	38.711	191,—	241,—	
21- 6	4	198	40.312	189,—	214,—	
	19	**815**	**184.078**	**189,—**	**274,—**	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16- 6	1	124	12.681			
17- 6	1	6.133	219.697			
18- 6	2	226	32.599			
20- 6	8	19.419	944.922			
21- 6	5	708	96.253			
22- 6	7	9.584	309.931			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

18- 6	1	55	13.915	253,—	253,—	
20- 6	1	64	13.094	200,—	214,—	
21- 6	2	67	12.261	179,—	196,—	

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 9 JUNI 1977

Z.88	39.990
Z.72	408.146
	448.136

VRIJDAG 10 JUNI 1977

Z.507	161.560
Z.526	333.700
Z.573	251.150
Z.568	100.100
Z.427	240.270
Z.474	49.400
Z.580	164.700
Z.55	37.300
Z.430	37.700
Z.445	103.210
Z.551	84.560
Z.88	43.110
	1.606.760

MAANDAG 13 JUNI 1977

Z.570	152.780
Z.578	171.510
Z.560	108.520
Z.465	171.750
Z.512	176.200
Z.563	203.560
Z.582	213.670
Z.405	382.670
Z.126	510.207
Z.505	156.750
Z.12	122.680
Z.108	565.540
Z.600	265.250
O.315	390.854
Z.402	288.260
Z.551	37.660
	3.917.861

DINSDAG 14 JUNI 1977

Z.200	357.901
Z.55	32.980
Z.88	31.290
Z.445	39.880
	462.051

WOENSDAG 15 JUNI 1977

Z.189	235.550
Z.484	233.347
Z.424	290.235
Z.574	303.320
Z.348	254.900
Z.564	326.920
Z.307	307.019
Z.321	340.968
Z.549	352.860
Z.550	15.620
	2.660.739
Forel	32.940
	2.693.679

DONDERDAG 16 JUNI 1977

Z.592	156.460
Z.589	259.670
Z.516	357.650
Z.201	44.850
Z.551	42780
	861.410

VRIJDAG 17 JUNI 1977

Z.537	181.060
Z.546	186.917
Z.547	265.205
Z.598	246.429
Z.569	280.360
Z.575	229.530
	1.389.501

MAANDAG 20 JUNI 1977

Z.492	258.760
Z.525	144.990
Z.550	75.020
Z.183	487.305
Z.431	406.760
Z.542	222.010
Z.460	195.880
Z.581	379.110
Z.30	338.290
Z.445	54.290
Z.88	29.220
	2.591.635

DINSDAG 21 JUNI 1976

Z.512	112.370
Z.483	437.110
Z.497	295.930
Z.161	927.718
Z.510	307.630
Z.559	430.1000
Z.556	31.180
Z.481	26.250
	2.570.288

WOENSDAG 22 JUNI 1977

B.5	400.630
Z.518	325.750
Z.105	960.622
Z.580	125.940
Z.429	170.200
Z.550	47.420
Z.560	103.600
Z.584	296.060
Z.418	283.100
Z.533	242.190
Z.201	46.000
Z.88	35.990

NIEUWPOORT

VRIJDAG 17 JUNI 1977

N.172 219.697

Dit vaartuig kon 6.130 kg. vis lossen. Het betrof een vangst, met 150 kg. tong, ± 25 bennen gullen, een 40 bennen roggen en enkele bennen « achter vis ». Voor een vrijdagmarkt en vooral wat rogsoorten betreft, werd alles goed verkocht ! De tongen : lappen 168 fr., de 2de soort 200 fr., de 3de 219, de 4den 233, de 5den 202, en de kleine kregen 136 fr. De gullen werden gekocht van 2.550 fr. à 1.700 fr. de benne. Voorkleine 1.000 fr. en de « mini's » 650 fr. de benne.

Rogsoorten : moers 2.400 fr., tilten 2.000 fr., scherpstaarten 2.400 en 1.700 fr. Gladde rog kreeg ook 2.550 fr. De rest van de vangst ware platvis die 40 fr. kreeg voor de grootste soort, de drielingen 45 fr. Wijting : 35 en 26 fr. de kg. Alles samen geteld, toch een mooi cijfertje voor dit vaartuig.

ZATERDAG 18 JUNI 1977

N.1 22.324 N.349 10.275
Kustvisserij.

MAANDAG 20 JUNI 1977

N.3	252.378	N.470	149.672
N.345	169.625	N.761	53.640
N.1	31.275	N.788	33.934
N.349	9.651		
N.579	244.747 + 4.587 R.C.		

Er was een aanvoer van 19.500 kg. vis, met inbegrip van 3.200 kg. tongen. Veel variatie was er nu eenmaal niet, en de weinige stuks tarbot, kregen dan ook de « goede » prijs. De tongen van 170 voor de lappen, tot even boven de 200 fr. voor de duurste van de kustvisserij Van de West-vaartuigen waren twee vangsten met een mooie partij kleine gul, waarvan de twee gesorteerde soorten 1.250 fr. en 790 fr. de benne kregen. Wijting was in trek, zo liepen de grootste soort op van 1.980 tot 2.270 fr. de benne. De kleine van 1.380 à 1.520 fr. Platvis 1.700 fr., drielingen 2.300 en visjes van 1.000 à 1.350 de benne. De rogsoorten : moers 2.500, tilten 2.200, grote scherpstaarten 2.400 fr. Zechonden 1.400 fr. Speerhaaien waren er slechts in beperkte mate en de « haaikopers » riepen heel luid, zelfs tot aan 45 f de kg. !

De N.345, had een « lukvisje » gevangen : een latour van 135 kg. Deze werd gekocht door Michel Vanelverdinghe aan 65 fr. de kg. of 8.775 fr. (De « latour » was niet gegut !).

Deze vis was natuurlijk de « blikvanger » van de bezoekende schoolkinderen en toeristen !

DINSDAG 21 JUNI 1977

N.349	6.415	N.498	6.249
N.1	18.241	N.788	21.790
N.700	43.558		

Kustvisserij.

WOENSDAG 22 JUNI 1977

N.720	143.446	N.715	94.240
N.349	8.506	N.498	6.433
N.1	22.772	N.700	18.376
N.788	16.158		

Twee Westvissers en het groepje kustvissers losten samen 9.500 kg. vissoorten. De « rare » vis, of variatie was slechts in beperkte mate op de markt. Dat deze kleine koopjes heel duur verkocht werden, spreekt boekdelen ! De tongen kregen van 165 à 220 fr. de kg. De kleinste rond de 140 fr. ! Kabeljauw werd verkocht rond de 70 fr. de kg. De gullen tussen de 60 en 50 fr. Platvis was er praktisch niet, buiten enkele « halve » bennen. Grote wijting kreeg 2.100 fr. Kleine wijting van 1.000 à 1.500 fr. volgens kwaliteit. Roggen : moers 3.250 fr. de benne. Tilten en grote scherpstaarten 2.800 fr. Kleine gulletjes tot 800 fr. de benne. Voor een woensdag was er vis te kort : meer vraag dus dan aanbod !

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 24 JUNI 1977

GOLF VAN BISCAJE : O.198 (2.000 tong, 10 vis).
MONKEY BANK : O.134 (275 vis).

MAANDAG 27 JUNI 1977

IJSLAND : O.216 (750 m., t.t.z. 550 kab.-gul, 30 kools, 25 schelvistotten ,100 bonen, 40 varia).
O.334 (660 m., t.t.z. 80 shelfcod, 400 kab.-gul, 120 kools, 15 schelvistotten, 35 bonen, 10 varia).
KANAAL : O.37.
GOLF VAN BISCAJE : Z.499.
NOORDZEE : Z.38, O.279/Z.597, O.285/O.206, N.708/N.709.
WEST : O.66, N.723.

DINSDAG 28 JUNI 1977

KANAAL : O.118, O.180 (vermoedelijk).
WEST : N.736, N.45.

WOENSDAG 29 JUNI 1977

NOORDZEE : N.40/N.41.

DATUM EXAMENS

brevetten, diploma's, certifikaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart.

Ter uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

Hogere Zeevaartschool Antwerpen :

Op 1 juli 1977 :
a) examen van aspirant-officier ter lange omvaart ;
b) examen van officier-werktuigkundige 3de klasse ;
c) examen van officier-werktuigkundige 2e klasse ;
d) examen van officier-werktuigkundige 1e klasse.

Zeevaartschool Oostende :

Op 1 juli 1977 :
a) examen van aspirant-officier ter kustvaart ;
b) examen van eerste luitenant ter kustvaart ;
c) examen van kapitein ter kustvaart ;
d) examen van yachtnavigator ;
e) examen van yachtman.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	17-6-1977
Schelvis grote	
Schelvis midden	30,——,—
Schelvis klein	22,80-24,20
Kabeljauw	22,——,—
Gul	26,20-30,—
Wijting	21,20-29,80
Schaat	
Zeebaars	52,—53,—
Leng	31,80-33,—
Schartong	28,—36,60
Heilbot	21,——,—
Koolvis	60,—128
Hondstong	21,20-23,—
Zeewolf	33,—37,—
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	20-6-1977	21-6-1977	22-6-1977
Lappen	175 -178	180 -181	
Grote	174 -174	180 -183	
¾	186 -193	193 -194	
Blok	194 -196	193 -194	
Voor-kleine	181 -186	185 -189	
Kleine	157 —,—	157 —,—	
Slips			

Zeebrugge

Grote	183 -188	183 -191	180 -183
Blok	187 -200	177 -198	178 -186
Fruit	186 -209	188 -205	196 -199
Schone kleine	184 -204	185 -204	188 -194
Kleine	168 -172	169 -179	167 -170
Tout petit	152 -158	150 -157	153 -157
Slips			

Nieuwpoort

Tong I	171 —,—	165 —,—	170 —,—
Tong II	195 —,—	180 —,—	170 —,—
Tong III	209 —,—	200 —,—	217 —,—
Tong IV	200 —,—	204 —,—	217 —,—
Tong V	164 —,—	199 —,—	204 —,—
Kleine	131 —,—	138 -146	138 -145

PLADIJS

Oostende

	20-6-1977	21-6-1977	22-6-1977
Grote	32,—35,40	44,——,—	
Grote iek		38,——,—	
Kleine iek	37,40-40,—	37,——,—	
Derde slag	39,—40,—	37,60—,—	
Platjes	24,—35,60	19,60-36,—	

Zeebrugge

I	34,—38,—	36,—45,—	26,—29,—
II	38,—39,—	34,—36,—	25,—32,—
III	24,—28,—	24,—28,—	22,—25,—
IV	16,—18,—	19,—21,—	16,—19,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	38,——,—		35,——,—
Drielingen	46,——,—		42,——,—
Platjes	28,——,—		22,—50,—

BRIEVENBUS

KRENTENBROOD !

Als we het proza van « Antonius » (of moet het de Heilige Antonius zijn) onder de loupe nemen, dan moest die man, zoals we dat hier in fatsoenlijke termen zeggen, minstens reeds verblijd geweest zijn vooraleer hij in het Sportcentrum aanlandde. Hij heeft op die lange zoektocht hier en daar moeten stille staan om de weg te vragen en waar kan dat nu beter dan in een drankhuisje ? Mijn maat zegt dat dit wel niet gans juist is, omdat Antonius gewoonlijk de weg moet vragen wanneer hij ergens een schoon kind langs de weg ziet. En mijn maat kan het weten omdat hij al een keer medegeweest is. En die « ene keer » zal hij nooit vergeten. Inderdaad, terug tuis van « weggeweest met Antonius » had hij een maand ruzie met zijn « eigen charme » om in de terminologie van Antonius te blijven.

Wat onze Antonius nu wel bijzonder geërgerd heeft, en het druipt er zo af in zijn artikel, dat is het feit dat hij er niet meer bij was bij de vermenigvuldiging van de koekebroden. De koster die nooit iets doet zonder de zegen van de deken, had daarmee gewacht tot Antonius het vanwege de grote honger afgetrapt was. Het was inderdaad geen blijde dag voor hem, hij was niet eens bij de bedeling van de checks en ook voor het krentenbrood werd hij wegens laatkomerij uitgesloten.

Dat hij graag de charmes van leuke dienstertjes ontdekt en door het puriteins optreden van de koster, daar niet is aangeraakt, is dan voor hem de derde tegenslag van deez avond geweest. En wij die dachten dat Antonius niet bepaald naar Bredene moest komen om aan charmerende achterwerkjes te geraken, want 't is zoals mijn maat veelbetekenend zegt, dat hij dat overal medepakt. In ieder geval, als Antonius zijn eigen charme zelf bij hem heeft, zoals dit laatst het geval was, dan moet hij toch niet zitten te kwijlen naar een hitsig achterwerkje van een leuk dienstertje. 't Valt nu maar te hopen dat zijn eigen charme deze kosterrepliek niet leest, zoniet zou men het wel eens niet in Keulen maar te Heist horen donderen.

Dat Antonius nu als « revanche » voor al die tegenslagen in de vlucht en gauwte enkele papieren meegapte, waardoor de koster nog dagen lang op zijn « hoepje » kreeg vanwege de deken, die persé wilde dat het zijn schuld was, zullen we nu maar op interest zetten tot volgend jaar, ook al moge dit op de Kemmelberg of in Bommelskonte zijn.

« De koster »

JONGE ZEEHONDEN

Minister Van der Stee van Landbouw en Visserij heeft de Tweede Kamer meegedeeld dat de problemen verbonden aan de jacht op jonge zeehonden, al vele jaren grote aandacht hebben van de regering Zij zal dan ook graag ertoe bijdragen om deze problemen tot een oplossing te brengen, zo verzekerde de bewindsman in antwoord op vragen vanuit de Kamer. De regering wil vooral uitdrukking geven aan de in ons land bestaande bezorgdheid over de aanzienlijke overschrijding van het vastgestelde vangstaantal

HOOGWATER-BOEKJE 1977

Het bevat, de Hoogwater- en Laagwatergetijen in de verschillende havens van België, Noord Frankrijk en Holland tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op per 000-0418987-44 Het is ook verkrijgbaar in alle dagbladwinkels.

0.305 NAAR MAROKKO VERKOCHT

De O.305, de vroegere „François Musin" die eerst eigendom werd van een Spaanse rederij maar wegens onvoldoende rendement stilgelegd werd, is nu aan een Marokaanse firma verkocht met als thuishaven „Abidjan". Het vaartuig zal echter onder Panamese vlag varen. Weerom één van die kombinaties waaruit men moeilijk wijs raakt en in ieder geval niet te sympathiek klinken.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	20-6-1977	20-6-1977	21-6-1977	21-6-1977	22-6-1977	22-6-1977	20-6-1977	22-6-1977
Tarbot . groot (123)	154 -163	175 -186	164 —,—	168 -185	152 -178		230 —,—	
middel (123)	135 -138	125 -152	146 —,—	145 -167	124 -138		160 —,—	
klein (123)	104 —,—	103 -128		129 -134		102 -114	130 —,—	
Griet : groot (123)	115 —,—	145 —,—	130 —,—	135 —,—		120 -136	120 —,—	120 —,—
middel (123)	108 —,—	96,—109	119 —,—	116 —,—		110 -114		
klein (123)	105 —,—	84,—87,—		59,—81,—		84,—92,—		
Schelvis : groot	42,—46,—							
middel	37,—41,—		31,———,—		35,80—,—			
klein	20,—31,—		26,40-30,—		28,———,—			
Heek : groot	61,———,—							
middel	45,—5-2,—							
klein	18,—31,—							
Lom								
Leng	25,—40,—				35,———,—			
Rog (I)	17,60-62,—	55,—62,—	61,—72,—	61,—64,—		70,—76,—	52,———,—	65,———,—
Keilrog (123)	74,—75,—							
Rog (23)								
Tilten (23)		51,———,—		51,—64,—		64,—68,—	43,———,—	57,———,—
Scherpstaart (23)		54,—60,—		51,—64,—		72,—74,—	50,———,—	45,—52,—
Halve mans (23)		35,—38,—		35,—43,—		40,—42,—	40,———,—	
Teelt (2)		32,—35,—		43,———,—		41,—42,—		
Katrog (2)		15,—18,—		19,—22,—		20,—23,—		
Kabeljauw	33,—40,—	48,—52,—	35,—41,40		37,—49,60		70,———,—	72,———,—
Gul (groot)	15,—32,80	46,—48,—	18,40-34,60		29,—38,—		45,—60,—	50,—60,—
Gul (middel)		50,———,—		40,———,—				
Gul (klein)		35,—38,—		36,—40,—		36,—40,—		
Hozemondhamme	109 -160							
Wijting : groot	27,—48,20	29,———,—	28,80—,—	33,—37,—		34,—36,—	42,———,—	42,———,—
klei n		15,—18,—		17,—19,—		13,—17,—	30,———,—	30,———,—
Schar	21,60-31,—	16,—30,—		15,—17,—	29,———,—	14,—16,—	16,—26,—	20,—40,—
Steenschol	25,40-85,—				44,—77,60			
Zeehaai	17,20-38,40	32,———,—		37,———,—		34,—37,—	35,———,—	12,—40,—
Hondshaai	19,40—,—		13,40-16,60					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	13,—32,—							
Schartong	14,20-42,—							
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk			18,40—,—					
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf	38,———,—							
Pollak	36,—45,20		41,———,—					
Zonnevis	53,—171							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond		21,———,—		21,—24,—		21,—25,—	32,———,—	36,———,—
Bot								14,———,—
Rode Poon (roobaard)			29,—32,—				35,———,—	70,———,—
Grauwe Poon (knorh.)	15,—21,—	17,———,—		5,———,—		6,—10,—	15,———,—	10,—16,—
Rode Knorhaan	13,60-62,—							
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 15 juni werd aangevoerd : 880 kg. tong, 10 kisten tarbot en griet, 372 kisten kabeljauw, 39 kisten wijting, 69 kisten schol, 9 kisten makreel en 198 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg. : tarbot 13,15-12,65, grote tong 14,82-14,39, groot-middel tong 13,12-12,62, kleinmiddel tong 14,94-13,88, tong één 14,60-14,00, tong twee 11,82-11,02, ongestripte kleinmiddel tong 14,24-13,91, ongestripte tong één 14,59-14,36, ongestripte tong twee 12,57-12,30.

Per 40 kg. : tarbot 376-226, griet 331-192, kabeljauw één 154-127, kabeljauw twee 150-112, kabeljauw drie 130-116, kabeljauw vier 132-130, kabeljauw vijf 124-65, schol drie 142-112, schol vier 87-70, wijting drie 100-96, schar 48-28, makreel één 68, makreel twee 47-44, bot 29-22, rode poon 72-56, steenbolk 3 46-37, inktvis 80.

De besommingen waren : VD 20 1380, zvd 6 6700, TH 24 14.300, YE 25 2330, IJM 18 2370, UK 25 630, UK 78 6800 UK 159 4300.

Aan de donderdagmarkt van 16 juni werd aangevoerd : 2.130 kg. tong, 26 kisten tarbot en griet, 27 kisten wijting, 12 kisten makreel, 25 kisten schol, 192 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : grote tong 14,59-14,10, grootmiddel tong 13,01-12,14, kleinmiddel tong 13,33-12,96, tong één 13,06-12,12, tong twee 10,80-10,62, tarbot 11,81-11,29.

Ongestripte tongen eveneens per 1 kg. : kleinmiddel tong 13,05, tong één 13,39-12,90, tong twee 11,50-10,90.

Per 40 kg. : bot 33-25, rode poon 168-20, horsmakreel 13-6, steenbolk 80-67, inktvis 178-160, haai 112, schar 72-31, makreel twee 70-61, tarbot 374-214, griet 322-189, kabeljauw één en twee 158-148, kabeljauw drie 142-140, kabeljauw vier 142-130, kabeljauw vijf 136-66, schol één 142-82, schol twee 122-71, schol drie 122-58, schol vier 87-45, wijting 108-61.

De besommingen waren : IJM 18 f 4200, WR 17 f 1780, VD 19 f 7000, VD 20 f 800, UK 18 f 3140, GO 26 f 16.700, VL 34 f 195.

Aan de vrijdagmarkt an 17 juni werd aangevoerd : 8.940 kg tong; 170 kisten tarbot en griet; 1180 kisten kabeljauw; 42 kisten schelvis; 219 kisten wijting; 3191 kisten schol; 67 kisten makreel en 467 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 11,77-11,06; gr. tong 14,13-13,97; grootmiddel tong 12,22-12,94; kleinmiddel tong 12,72-12,32; tong één 12,74-12,47; tong twee 10,96-10,41; zalm 15,82-15,78.

Ongestripte tong, eveneens per 1 kg : kleinmiddel tong 13,26; tong één 13,66; tong twee 12,06.

Per 40 kg.: rode poon 146-46; horsmakreel 11-6; mullen 242-192; bot 28-22; poontjes 25; krab 45; wolf 114-100; schartong 37; tongschar 208-141; inktvis 198; steenbolk 71-48; tarbot 359-156; griet 332-118; kabeljauw één 174-130; kabeljauw twee 144-118; kabeljauw drie 132-100; kabeljauw ier 126-96; kabeljauw vijf 114-46; schelis één 114-112 schelvis twee 124-112; schelvis drie 124-92; schelvis vier 90-78; wijting drie 120-74; makreel drie 72-31; schar 62-24; schol één 88-64; schol twee 90-60; schol drie 71-50,80; schol vier 70-37,60.

De besommingen waren :

HD 24 f31.900; 26 f33.300; 126 f13.700; KW 4 f8200; 24 f15.800; 25 f45.200; 45 f47.000; 152 f16.200; 194 f27.200; WR 57 f31.700; UK 53 f17.100; 141 f5.500; 271 f5500; 272 f15.400; 23 f1700; 48 f6000; 78 f4800; 128 f10.300; 137 f7400; VD 19 f2600; 20 f4600; 6 f3700; IJM 18 f3200. Verder waren er 8 Texelaars present met en totale besomming van f105.000.

Aan de maandagmarkt van 20 juni werd aangevoerd : 6.066 kg tong; 1068 kisten kabeljauw; 420 kisten wijting; 8 kisten schelvis; 1342 kisten schol; 13 kisten makreel; 8 kisten koolis; 130 kisten diersen en 112 kisten tarbot en griet.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 14,80-14,17; grootmiddel tong 13,15-12,36; kleinmiddel tong 14,25-13,01; tong één 15,06-13,18; tong twee 12,20-10,99; tarbot 11,92-11,40; zalm 12,38.

Per 40 kg.: krab 30-17; tarbot 354-154; griet 334-120; kabeljauw één 192-140; kabeljauw twee 140-106; kabeljauw drie 138-94; kabeljauw vier 112-84; kabeljauw vijf 83-54; koolvis vier 64; blanke koolvis 148; schol één 92-72; schol twee 94-72; schol drie 81-60; schol vier 65-52; wijting drie 107-70; makreel twee 64-55; schar 34-24; tongschar 226-112; mullen 164; schelvis twee 141; schelvis vier 142-112; kreeftjes 106-192; poontjes 23-20; rode poon 52-28; steenbolk 63-44.

De besommingen waren : KW 11 f18.500; 51 f18.000; 88 f 18.810; 113 f14.400; 145 f18.500; 149 f15.700; 173 f19.600; 175 f23.100; 189 f19.700; 214 f13.600; 221 f15.900; 226 f12.400; SCH 256 f17.400; UK 1 f18.900; 73 f12.400; IJM 30 f16.400; 44 f16.300; 57« f2500; 115 f17.800; 154 f17.300.

HULP VAN HET HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP"

Het Hollands hospitaalkerkschip „De Hoop" heeft van 16 mei tot 7 juni opnieuw zowat overal in de de Noordzee hulp verleend en daarvoor 2.200 zeemijl afgelegd.

Tijdens deze reis werden 14 schepen geholpen, elf patiënten aan boord en 11 medische of chirurgische behandelingen uitgevoerd. Zeven technische adviezen en reparaties uitgevoerd, 124 Meteo weergegeven en 35 weerberichten. Er werden ook drie visopsporingen gedaan.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

TE KOOP

VISSERSVAARTUIG

In 1958 in hout gebouwd op de werf Deweert te Oostende, voorzien van een nieuwe **motor Cater Pillar** van **1973** van 370 PK, slechts twee jaar in dienst en een nieuwe motor Lister van 10 PK, lengte 24 m., breedte 6 m., hebbende een bruto-tonnage van 74,57 en een netto van 20,48, met de volledige uitrusting aan boord. Was verzekerd voor 4.800.000 fr. Het vaartuig is gelegen aan de werf S.C.A.P. te Oostende.

Schrijven bureelblad onder nr. 4594N—8035V of zich wenden bij de Werkhuizen S.C.A.P. te Oostende.

(4594N—8035V)

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 13-6 t/m 17-6-1977.

Door 82 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
29.366 kg.	Tong	f 362.186,53	van f 14,80 tot f 10,44
11.629 kg.	Tarbot	f 73.848,85	van f 12,76 tot f 2,60
174.775 kg.	Schol	f 247.221,81	van f 2,85 tot f 0,94
19.950 kg.	Kabeljauw	f 36.936,43	van f 4,03 tot f 0,89
3.815 kg.	Griet	f 14.498,67	van f 6,20 tot f 1,24
15.800 kg.	Schar	f 13.788,28	van f 2,28 tot f 0,50
3.130 kg.	Wijting	f 6.293,65	van f 2,45 tot f 1,99
737 kg.	Tongschar	f 2.405,41	van f 4,54 tot f 2,02
1.150 kg.	Steenbolk	f 1.394,38	van f 1,34 tot f 0,70
8.025 kg.	Bot	f 3.510,54	van f 0,64 tot f 0,18
1.601 kg.	Harder	f 5.823,48	van f 4,00 tot f 3,25
300 kg.	Rog	f 645,00	van f 2,21 tot f 0,26
4.715 kg.	Poon	f 3.838,78	van f 1,39 tot f 0,50
1.713 kg.	Diversen	f 3.313,79	
276.746 kg.		**f 775.791,42**	

ZEEMANSALMANAK 1977

De prijs is vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, Oostende.
De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- **ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust" Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;**
- **Beroepsvereniging „Hand in Hand" Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;**
- **O.V.A. Vismijn, Oostende .**
- **MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;**
- **Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.**

B. NEDERLAND

- **veningen ,**
- **IJmuider stores, Haven IJmuiden ;**
- **houwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.**

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

- **Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Sche-**
- **N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden :**
- **Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;**
- **Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steen**

REDERS !

VOOR ALLE SOORTEN VERVEN

HEMPELS VERVEN

wendt U bij

SCAP

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

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER **130 - 136 en 146 F. per Kg.**

HEMPELS ANTIFOULING **142 en 210 F. per Kg.**

VOOR ROMP : BOVEN WATER
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,
SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD **169 F. per Kg.**

HEMPALIN UNDERCOATING **145 F. per Kg.**

HEMPALIN GLOSS ENAMEL
alle kleuren **167 F. per Kg.**

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF **89 F. per Kg.**

B.T.W. niet inbegrepen

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 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■