

31-03-1978

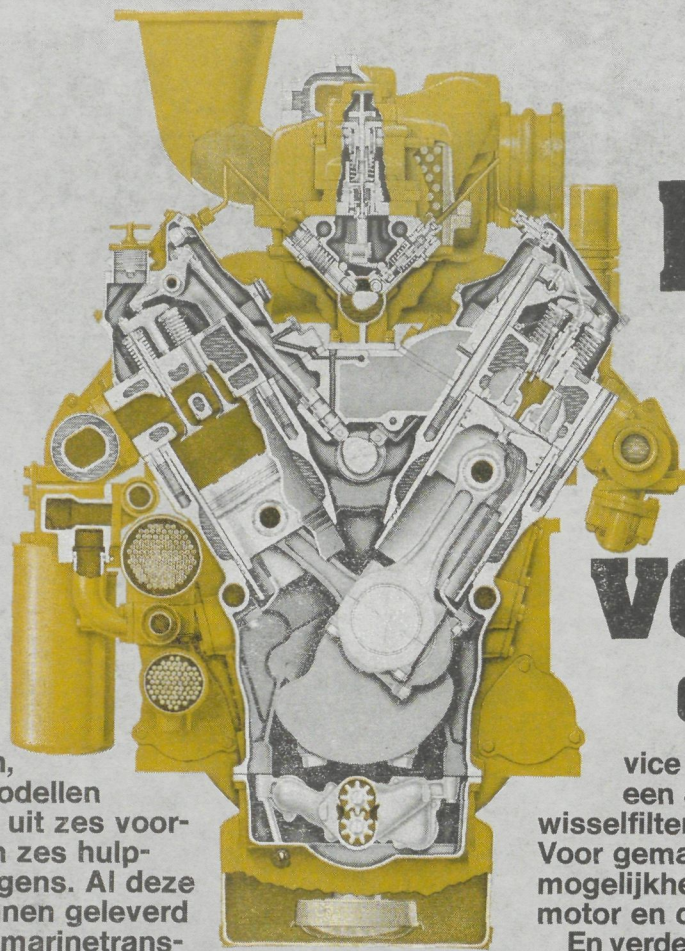
**het
visserij
blad**



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

VRIJDAG 31 MAART 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 12 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

68



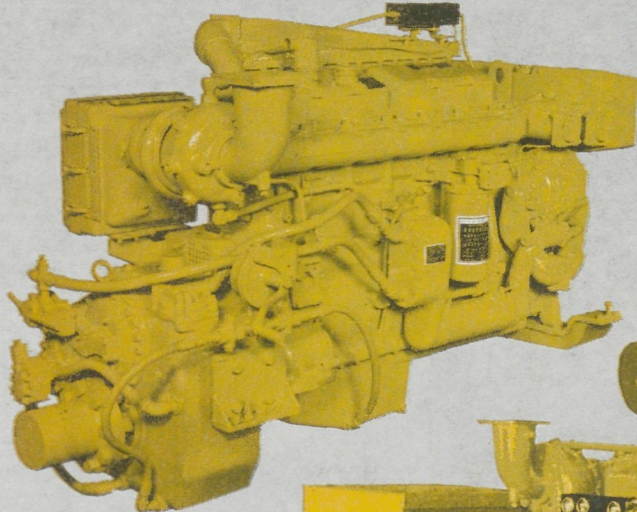
Kijk eens naar het Cat vermogen de 3400 serie

De 6 cil. in lijn, V8 en V12 modellen bieden keus uit zes voortstuwings- en zes hulpmotorvermogens. Al deze motoren kunnen geleverd worden met marinetransmissie of generator uit een en dezelfde bron: Caterpillar.

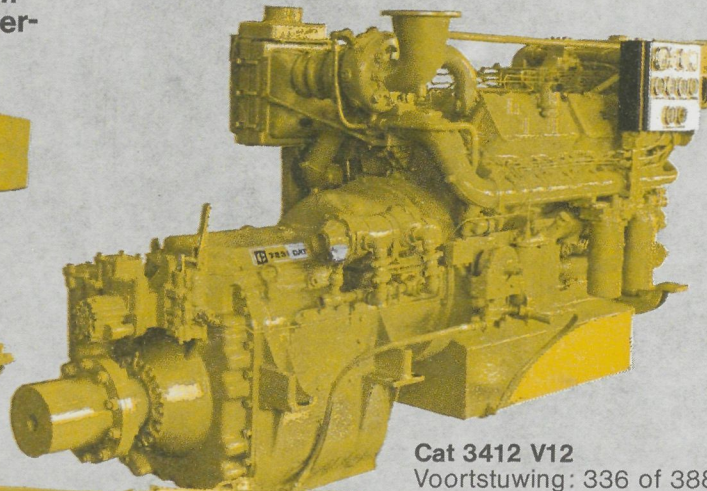
De 3400 series zijn ontwikkeld om in kleine machinekamers te worden ingebouwd. Zelfs de 3408 en 3412 met de smalle 65°-vorm kunnen geïnstalleerd worden in ruimten die eigenlijk voor in-lijn motoren bestemd zijn. Dus meer ruimte voor extra lading of brandstof. Het eenvoudige ontwerp betekent minder ser-

vice en onderhoudstijd. De 3400 serie heeft een afstelvrij brandstofsysteem en snelwisselfilters voor brandstof, smeerolie en lucht. Voor gemakkelijke bereikbaarheid, zijn er diverse mogelijkheden voor het plaatsen van de startmotor en de oliepeilstok.

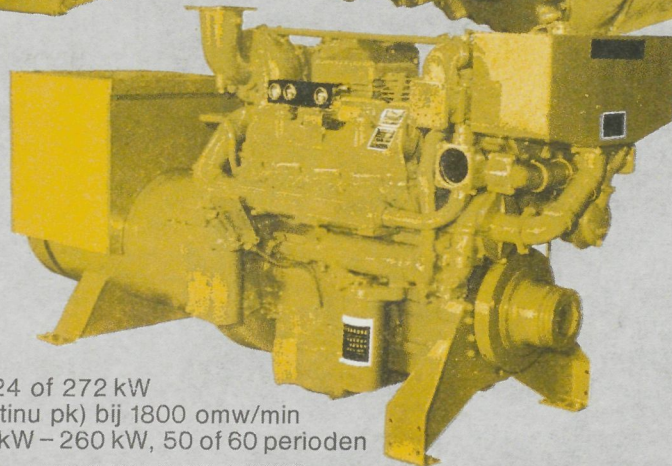
En verder nog... de 3400 serie wordt gesteund door Caterpillar dealer service. Vraag bij ons het Worldwide Marine Service adresboek aan.



Cat 3406 in lijn 6
Voortstuwung: 187 of 205 kW
(250 of 275 continu pk)
bij 1800 omw/min
Hulpmotor: 155 kW – 210 kW,
50 of 60 perioden



Cat 3412 V12
Voortstuwung: 336 of 388 kW
(450 of 520 continu pk)
bij 1800 omw/min
Hulpmotor: 290 kW – 395 kW,
50 of 60 perioden



Cat 3408 V8
Voortstuwung: 224 of 272 kW
(300 of 365 continu pk) bij 1800 omw/min
Hulpmotor: 205 kW – 260 kW, 50 of 60 perioden

TRECO N.V.
340, Steenweg op Brussel
1900 Overijse
☎ 02/687.60.20

het visserijblad

Vrijdag 31 maart 1978 - Nr. 12

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 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

Wordt er werkelijk vis gesmokkeld? EN WIE IS DE FOUT VAN DE VERKOOP BUITEN DE VISMIJN?

Verscheidende dag- en weekbladen hebben met grote titels «zwendel in zwarte vis» en «Vissmokkel te Zeebrugge», een relaas gegeven welke moet doen denken aan massale verkopen door reders en handelaars zelf georganiseerd en geleid door het stedelijk personeel.

Het is een feit dat het vaststellen van quota in EEG verband bij velen ten rechte of ten onrechte gedachten heeft doen ontstaan welke voor gevolg hebben, zoals in Nederland, dat de helft van de vloot niet meer rentabel zal zijn en het failliet van de visserij nabij is.

Niets is minder waar, tenware de Belgische vertegenwoordigers in de EEG laks optreden en bij het vaststellen van die quota verder laten begaan ten nadele van ons land.

Want als er een land is, waarvan de vloot sinds 20 jaar verminderd in plaats van 50 pct vermeerderd is, zoals in Holland, dan is het wel België en in het vaststellen van quota volgens historische vangcijfers, zou België er eerder voordelig dan nadelig moeten uit te voorschijn komen. Maar dit daargelaten, wil dat niet zeggen, dat men aan een georganiseerde verkoop buiten de markt moet doen.

Inderdaad, de reders hebben deze verkoop niet nodig omdat de algemene onkosten zo gestegen zijn, dat men er hard moet voor werken, wil men rendeerbare resultaten bereiken.

WAT SCHULT ER ACHTER DIE VERKOOP BUITEN DE MARKT?

Het is een feit dat geen enkel wet de reders kan verplichten vis in de vismijnen af te zetten. Zij mogen dus buiten de vismijnen verkopen aan wie ze willen en waar ze willen. Ze moeten er echter voor zorgen, dat er aan de koper, wie het ook zijn moge, een factuur wordt afgeleverd en de BTW wordt aangerekend. Dat is de wettelijkheid. Of ze dat doen, is wat anders.

Anderzijds is het een feit, dat reder en visser, historisch, recht hebben op deelvis, welke verdeeld wordt in zoveel parten als er bemanningsleden zijn plus een aandeel voor het vaartuig en een aandeel voor de reder. Dat deze deelvis bij sommigen abnormaal groot zou geworden zijn, is mogelijk. En

dat velen hun deelvis slechts gedeeltelijk naar huis meenemen om zelf te eten of Pier. Jan of Pol plezier te doen, is ook juist.

DE ACHTERGROND VAN DE HUIDIGE TOESTAND.

Sedert verschillende jaren is de visserijvloot te Oostende aan het verminderen en deze van Zeebrugge toegenomen.

Destijds verkochten veel Zeebrugse vissersvaartuigen te Oostende omdat een vlotdok gemakkelijker was en de prijzen even duur en de varia groter waren. Dit wekte in de laatste jaren 'n zekere naijver bij de directie van de Vismijn van Zeebrugge op, die er alles op zette om met allerlei middelen de vaartuigen naar zich toe te trekken. In Oostende geschiedt het vislossen door vislossersbazen, die op percent werken. Daar wordt echter het sorteren en wegen afzonderlijk gedaan door de onderlinge visafslag, die insgelijks een coöperatieve van reders is, wat te Zeebrugge niet het geval is en alles door de stadsverheid geschiedt.

Die naijver tussen gemeentebesturen, om schepen in eigen haven te zien verkopen, had misschien voor gevolg dat men te Zeebrugge meer en meer alles door de vingers zag en lijdzaam of met mede hulp van stadsbedienden, een verkoop buiten de markt bij bepaalde handelaars gedoogde en dat er zelfs een stadsbediende zou zijn die dit lucratief zaakje organiseerde. Het groot gevolg was klachten van vishandelaars van Zeebrugge die de markt officieel kochten en geen BTW ontrokken, omdat ze bang waren van de controle, vissers die in Oostende of Nieuwpoort niet meer wilden verkopen voor meer drinkgeld, diefstallen op 'rote schaal, waarbij de reder onmachtig was, enz..... Maar nu de hogere overheid van Brugge ter ore kwam hoeveel daaraan financieel verloren ging er dat dit alle perken te buiten ging, moest er ingegrepen worden, wat thans is geschiedt.

Dit dramatiseren is onnodig. De ziekte bestrijden, zonder veel omhaal is beter. En dat kunnen alleen de drie stadsbesturen gezamenlijk zelf, want moesten er geen dieven, helers en vishandelaars zijn, die zich daartoe lenen, dan zouden er geen reders noch vissers zijn, die zich daartoe kunnen laten overhalen.

(Vervolg blz. 2)

Vervult de Onderzoeksraad voor Zeevaart nog zijn rol?

Naar aanleiding van het vergaan van de B. 604, het advies van de Rijkskommissaris, de uitspraak van de Raad en dat van de correctionele rechtbank, welke we in deze kolommen weergegeven hebben, laten we hieronder de redenen en het doel der stichting van de Raad volgen, zoals er aan, in juni 1977 op gewezen werd, tijdens de herdenking van de stichting van haar 50-jarig bestaan, gehouden in een plechtige zitting van deze Raad op 20 juni 1977 in het Gerechtsgebouw te Antwerpen.

Hierop werd achtereenvolgens het woord genomen door de voorzitter, de h. J. Paës, en de toenmalige Rijkskommissaris, de h. J. Pluy-mers.

Uit de uiteenzetting van de h. Voorzitter noteren wij volgende passage:

Ik denk er niet aan U met cijfers te overstelpen. Weze het mij nochtans toegelaten aan te halen dat, naarvolgens de statistieken, de Onderzoeksraad tot 31 december 1976, 1418 onderzoeken instelde, 1843 zittingen hield en 1378 beslissingen uitsprak.

Toen in 1926 de wet, waarbij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opgericht werd, in het Staatsblad verscheen, was dit de bekroning van jarenlange discussies en voorbereidende werken.

Er bestonden toen nog niet zoveel tuchtinstanties als nu. Er waren er bij de Balie, het Notariaat. Slechts veel later zullen de verscheidene „Orden” het levenslicht zien.

Eigenlijk begon de actie met het oog op de oprichting van een gespecialiseerde maritieme juridische in 1909 door de nederlegging van het wetsvoorstel Franck. Er werd voorgesteld een „Tribunal d'Amirauté” op te richten met tuchtbevoegdheid over de kapiteins en officieren van de Belgische zeeschepen, en ook over de officieren van de staatsmarine en de zeepiloten. Zelfs binnen de territoriale wateren over vreemde zeeofficieren, varende op vreemde schepen. Deze admiraliteitsrechtbank zou niet enkel een tuchtbevoegdheid hebben, maar was gemachtigd politiestrafen uit te spreken. De mogelijkheid van aanstelling als burgerlijke partij werd aanvaard. Zelfs de mogelijkheid overwogen mits het akkoord van de betrokken partijen, de Onderzoeksraad te gelasten met scheidsrechtelijke opdrachten.

Het wetsvoorstel Franck ontmoet-

te heftige weerstand in alle mid-dens. De opvatting was te groots. Zeker was de naam pretentieuus, en het repressief karakter, alsmede de mogelijkheid om als burgerlijke partij op te treden, of de Raad als scheidsrecht aan te stellen, werd fel aangevochten.

Dit wetsvoorstel kwam dan ook nooit in de Kamer ter sprake.

Toch dient het als belangrijk beschouwd te worden daar het de te volgen weg aanwees en de besprekingen uitlokte, die uiteindelijk tot de stichting van de Onderzoeksraad hebben geleid.

Ik zegde reeds dat het wetsvoorstel Franck dateert van 1909.

In Nederland werd ditzelfde jaar, bij de wet van 1 juli 1909, de „Raad voor de Scheepvaart” opgericht. Soortgelijke instellingen bestonden reeds in Engeland (Court of Enquiries van de Board of Trade), in Duitsland (Seeämter), in Frankrijk (Tribunal Maritime Commercial).

Op 28 oktober 1909 wordt de „Belgische Redersvereniging” gesticht.

In 1910 heeft een „Nationaal Maritiem Congres” plaats.

In 1911 publiceert de Belgische Redersvereniging een „Examen de la proposition de loi instituant un tribunal disciplinaire de la marine marchande ou Tribunal d'Amirauté”. Hierin werd er de nadruk op gelegd dat, wat de zeevaartmiddens wensten, een louter tuchtorganisme zou zijn.

In 1912 wordt het Bestuur van Zeewezen opgericht, enkel afhgan-gende van het Ministerie van Verkeerswezen, waar vroeger verschillende diensten over verschillende departementen verspreid waren.

In 1913 werd door de „Hoge Marineraad” een voorontwerp opgesteld in nauwe samenwerking met de juridische dienst van de administratie van het Zeewezen.

O.m. werd de grondwettelijkheid besproken en aanvaard.

Toen kwam de eerste wereldoorlog alles onderbreken.

Einde 1920 hernam de Hoge Marineraad zijn activiteiten. Een commissie werd in zijn schoot opgericht met opdracht een wetsontwerp uit te werken.

Ik kan er niet aan weerstaan U enkele zinnen uit het verslag van deze commissie te lezen:

„Ce n'est un secret pour personne qu'avant la guerre notre armenement national jouissait d'une dé-

(Vervolg blz. 2)

VERVULT DE ONDERZOEKSRaad VOOR ZEEVAART NOG ZIJN ROL ?

(Vervolg van blz. 1)

plorable réputation et détenait le double et peu enviable record du plus gros pourcentage de sinistres et du plus fort taux d'assurance.

Pour expliquer ce regrettable état de choses, les uns incriminaient nos officiers, qu'on disait moins instruits et moins experts que ceux des nations rivales; les autres mettaient en cause la qualité du matériel naval exploité par nos armateurs.

Le second grief était plus fondé que le premier; notre législation maritime, en ce qui concerne la sécurité (elle datait de 1793) était si arriérée, qu'il était devenu d'usage courant de placer sous pavillon belge les navires qui ailleurs n'étaient

ent plus admis à naviguer.

D'autre part, chacun se souviendra des statistiques publiées par notre collègue, M. Rotsaert, démontrant que la plupart des sinistres soi-disant belges, étaient le fait d'officiers étrangers abusivement embarqués sur nos navires."

Tot daar dan de sekretaris van de Kommissie, de h. Hervy-Cousin.

In verband met de voorafgaandelijke besprekingen herhaal ik dat het behoort speciaal de aandacht te vestigen op de aktiviteit, aan de dag gelegd door de h. P. Vos, die later de eerste rijkskommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zou worden, en ook door de h. Descamps, die de heer De Vos zou opvolgen.

Wordt er werkelijk vis gesmokkeld ? EN WIE IS DE FOUT VAN DE VERKOOP BUITEN DE VISMIJN ?

(Vervolg van blz. 1)

In de drie vissershavens van België, zijn stedelijke reglementen voor de verkoop van vis die te volgen zijn.

Zo worden te Oostende de vissersvaartuigen welke de vissershavens aandoen alleen toegelaten op voorwaarde dat de ganse hoeveelheid vis aan boord in de officiële afslag aangeboden wordt.

Doet men dit niet, dan kan men de vissershavens ontzegd worden ingevolge art. 486 omdat men ter mijn aangebrachte vis aan de officiële verkoop onttrekt, verkoopt of koopt. Dat is al ! De reder steelt dus niet en kan alleen beschuldigd worden een gedeelte van zijn vis buiten de afslag te verkopen, zo hij een faktuur maakt. Te Zeebrugge stipuleert art. 1 dat de vissershavens alleen toegankelijk is voor de vaartuigen die gans hun vangst in de officiële afslag doen verkopen.

Hier geschiedt na het vissen het sorteren door de door de stad aangestelde werklieden onder toezicht van een stadsbediende. Het zijn dus de stadsdiensten, die hier moeten zien wat er gelost wordt, hoeveel men sorteert, de verkoop er naar te schikken en te controleren. En volgens art. 32 mag vis in de mijn aangeboden om er verkocht te worden, niet meer uit de markt getrokken worden. Als het gebeurt, dan zijn de stadsdiensten daar om dit te beletten. Te Nieuwpoort is volgens art. 5 van het vismijnreglement de vissershavens alleen toegankelijk voor vissersvaartuigen, waarvan de vangst volledig in de afslag wordt verkocht. Totdaar deze uittreksels van de bestaande vismijnreglementen.

Voor Oostende kan men, eens dat men zich in het vlotdok van de vissershavens bevindt, zich niet onttrekken aan de verplichting al zijn vis officieel te verkopen. Doet men het, dan kan men U verder de haven ontzeggen en de mijnrechten doen betalen. Te Zeebrugge en te Nieuwpoort zijn deze reglementen

van nul en geen waarde omdat het hier tijhavens zijn, eigendom of onder het havenreglement van de Staat vallend.

Iemand die daar aanlegt, legt dus niet aan in een stadsdomein.

Wat de verkoop van vis betreft buiten de mijn, zonder dat deze in de mijn zelf aangeboden werd, kan men als stadsbestuur alleen de gedeeltelijke verkoop ontzeggen aan een vaartuig dat er niet alles verkoopt, maar meer niet. Men kan ze er zelfs geen mijnrecht voor aanrekenen.

Als een reder dus daar vis van boord wegneemt zonder ze in de mijn te zetten dan heeft hij niets misdaan en mag hij, mits faktuur, verkopen aan wie hij wil.

De vissershavens is geen stadsdomein, de vismijn wel.

De reder verkoopt dus geen „zwarte vis" en doet dus niet aan vissmokkel, zolang hij ze weggeeft of bij verkoop buiten de mijn er een faktuur aan toevoegt. Dat is de werkelijkheid. In het reglement van de vismijn van Oostende is het de reder zelfs toegelaten een voorafname te doen mits de toestemming van de stad en het betalen van de mijnrechten.

Uit dien hoofde en na al wat in de laatste maanden en zelfs jaren gebeurd is, kunnen we alleen de naijver bij de gemeentebesturen ontstaan, laken en zeggen dat dit de oorzaak is van wat we te Zeebrugge nu meegemaakt hebben, zo de beschuldigingen die de rechter onderzoekt, waar bevonden worden

Het weze een les voor de stedelijke overheden en een vingerwijzing voor hen die er zich aan vergrijpen, want moesten er geen handelaars zijn die zich daartoe lenen en er veelal aanleiding toe geven, dan zou het kwaad vanzelf wegvalen.

P. Vandenberghe

HET DOEL VAN DIE WET

Deze uiteenzetting werd gevolgd van enkele beschouwingen door de toenmalige Rijkskommissaris, de h. Pluymers, die het had over de wet van 30 juli 1926 tot instelling van de Onderzoeksraad voor Zeevaart en welke luidde als volgt :

1. De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft een driedubbele opdracht die essentieel gericht is op het bevorderen van de veiligheid van schip en bemanning. Hij is niet zoals soms wordt gedacht alleen maar een tuchtraad. Wel heeft hij er een tekenend kenmerk van nl. dat hij beperkt is tot een bepaalde groep nl. van de zeelieden en dat de beoordelingen van de Raad collegiaal door zeelieden worden gedaan.

De opdracht van de Raad bestaat er hoofdzakelijk in de oorzaken en de omstandigheden op te sporen en vast te stellen van de zeevaartrongevallen die de Belgische schepen betreffen.

Bovendien creedt hij disciplinair op tegen dek- en machine-officieren die te kort gekomen zijn aan beroepsbekwaamheid of aan hun beroepspllichten en de goede faam van het zeeliedenkorps in het gedrang brengen, zelfs bij afwezigheid van enig ongeval.

Tenslotte neemt de Raad kennis van het beroep tegen de beslissingen van de zeevaartinspektiedienst, nl. wanneer deze veiligheidscertificaten of toelatings tot afvaart aan een schip zou weigeren. Weze vermeldt dat de zeevaartinspektiedienst een schip, dat naar zijn oordeel niet aan de essentiële voorwaarden van veiligheid voldoet, slechts mag in de haven aanhouden na machtiging van de Voorzitter van de Onderzoeksraad, de kapitein en/of de scheepseigenaar behoorlijk gehoord.

2. De Raad die een louter administratieve rechtsmacht is, is samengesteld uit een voorzitter en vier bijzitters — per geval aangeduid uit een lijst van bijzitters door de Koning benoemd. Bij de Raad worden tevens gevoegd een griffier en een Rijkskommissaris.

Hij is in twee Kamers verdeeld. Deze voor de koopvaardij en deze voor de zeevisserij, de eerste gewoonlijk te Antwerpen, de tweede te Oostende.

De voorzitter is een magistraat. De bijzitters moeten gedeeltelijk gebrevetteerde kapiteins ter lange vaart of ter kustvaart zijn en gedeeltelijk gebrevetteerde werktuigkundigen. Zij moeten in die hoedanigheid hebben gevaren. Bovendien kunnen bijzondere bijzitters worden benoemd omwille van hun bijzondere bevoegdheid.

De Rijkskommissaris moet doctor in de rechten zijn. Er zijn ook ondervoorzitters, toegevoegde griffiers en een adjunkt-rijkskommissaris benoemd. Behoudens specifieke regelen zijn allen onderworpen aan de wet op de rechterlijke inrichting.

3. De uitspraken van de Raad, op vordering of advies van de Rijkskommissaris, zijn niet bindend voor de gewone rechtsmacht noch de strafrechterlijke noch de burgerlijke. In heel wat gevallen is evenwel gebleken dat deze instanties die uitspraken inroepen als deskundig onderzoek en beoordeling in soms zeer technische problemen.

Ook — en vooral in de zeevisserij — worden de uitspraken dikwijls ingeroepen door verzekeringsmaatschappijen.

Weze gemeld dat de wet uitdrukkelijk verbiedt zich bij de Raad als burgerlijke partij aan te stellen.

4. De rechtspleging die in grote lijnen deze van de gewone rechtsmachten volgt, vertoont evenwel

enkele kenmerken die eigen zijn aan de Raad. Zo wordt het systeem van „cross-examination" toegepast waarbij zowel de bijzitters en de Rijkskommissaris, als de betrokken zeeman of zijn advocaat rechtstreeks aan de getuigen vragen mogen stellen.

De Raad mag zelfs zijn onderzoek aan boord van het schip doorzetten indien dit nuttig zou blijken om bepaalde vaststellingen te doen. Hij mag ook aan sommige van zijn leden opdracht geven verklaringen ten huize af te nemen van getuigen die niet in staat zijn voor de Raad te verschijnen.

De uitspraken van de Raad zijn niet vatbaar voor beroep. Zij kunnen evenwel bestreden worden voor het Hof van Verbreking.

Een tuchtmaatregel van de Raad kan evenmin het voorwerp uitmaken van genaderecht.

Wel bestaat de mogelijkheid dat de zeeman die een tuchtmaatregel oplep van de Raad herstel in eer en rechten kan bekomen, behalve voor de maatregel waarbij definitief zijn brevet werd ingetrokken. Een dergelijk herstel kan slechts worden toegestaan indien de betrokkene gedurende 5 jaren, volgend op zijn bestraffing, blijkbaar bewijzen van vlijt en bekwaamheid heeft gegeven.

5. De tuchtmaatregel is geen straf. Hij kan zelfs worden toegepast wanneer een straf voor dezelfde feiten reeds zou zijn uitgesproken. Hier kan de regel non bis in idem niet ingeroepen worden.

In dit verband wordt er op gewezen dat in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij van 1928, voor de zeeman onverschillig van welke rang, wel straffen zijn bepaald voor wel omschreven vergrijpen tegen de tucht, nl. inhouding van een deel van de gages. Bij herhaling van deze vergrijpen wordt zelfs een korrektonale straf toegepast.

De Onderzoeksraad evenwel is slechts bevoegd t.a.v. de officieren dek er machine en ieder persoon — zelfs niet gediplomeerde — die de verantwoordelijkheid draagt van de wach of belast is met het voeren van een schip.

Hij is niet bevoegd tuchtmaatregelen uit te spreken tegen loodsen die trouwens bij de navigatie alleen een adviserende taak hebben en waarvan de eventuele fouten in hun advies door een loodsenraad van het Bestuur van het Zeewezen, waarvan zij agenten zijn, worden beoordeeld.

De tuchtmaatregelen in de wet vernoemd zijn : waarschuwing, verneming, tijdelijke schorsing en intrekking van brevetten of diploma's, tijdelijke of definitieve ontzetting om in bepaalde functie te varen.

De variatie in deze tuchtmaatregelen, evenals trouwens de vaagheid van de tuchtmaat laten de Raad toe gewetensvol aanpassing te doen aan de graad van tekortkoming aan de beroepspllichten of aan de eer van het beroep. Tevens rekening houdend met de status van de betrokkene. Dit is van groot belang gebleken in het onderscheid dat wordt vastgesteld tussen de wijze waarop de gebrevetteerden in de visserij enerzijds en deze in de koopvaardij anderzijds een bepaalde functie moreel heel anders aanvoelen.

De Raad wordt aldus in de mogelijkheid gesteld de sanktie te bepalen rekening houdend met de zuiver theoretische fout die geen schadelijke gevolgen heeft, met de

(Vervolg blz. 3)

VERVULT DE ONDERZOEKSRaad VOOR ZEEVAART NOG ZIJN ROL ?

(Vervolg van blz. 2)

praktisch gevolgdragende fout met de positieve gedragingen en met de niet-gewilde tekortkomingen, steeds voor ogen houdend de opvoedende en raadgevende taak die hij te vervullen heeft.

Deze maatregelen worden slechts getroffen op grond van een uitgebreid onderzoek ter zitting en worden in de uitspraak steeds zeer uitvoerig verantwoord aan de hand van de uiteenzetting van de omstandigheden waarin een betrokkene zich bevond op het ogenblik dat hij van de tekortkoming heeft blijk gegeven.

Het is juist deze scherpe en deskundige ontleding van de gedragingen van de zeeofficier door zijns gelijken die niet alleen leerrijk is voor de betrokken zeeman doch ook voor de opkomende generatie van zeeofficieren. De uitspraken worden om die reden aan de navigatiescholen medegedeeld in vormen aldus een belangrijke bijdrage tot de opleiding in de plichtenleer van de toekomstige zeeofficier.

Geheel het onderzoek, alsmede de uitspraken van de Raad, hebben om die reden ook in publieke zitting plaats.

Een tuchtmaatregel kan ook uitgesproken worden tegen een vreemde officier aan boord van een Belgisch vaartuig, met dien verstande evenwel dat zijn brevet niet kan geschorst of ingetrokken worden. Deze laatste bevoegdheid behoort immers uitsluitend tot de overheid die het brevet, heeft uitgereikt.

Dit principe is trouwens uitdrukkelijk bevestigd in de Conventie op de hoge zee van 1958. Ook de Internationale Arbeidsorganisatie huldigt hetzelfde principe.

Wel zal die vreemde officier het recht om aan boord van Belgische schepen te varen tijdelijk of definitief kunnen ontzegd worden.

In elk geval wordt de bevoegde overheid van het land waarvan die zeeman een onderdaan is op de hoogte gebracht van de uitspraak.

Gelet op de objectieven van de Raad, worden slechts zeer uitzonderlijk intrekking van een brevet en zelden langdurige schorsingen van brevet uitgesproken.

De ervaring heeft uitgewezen dat het aantal ernstige gevallen van foutieve navigatie met de jaren heeft afgenomen. De analyses van de onderzochte gevallen worden aan de bevoegde diensten van het zeezeven overgemaakt met het doel er lessen uit te halen voor eventuele verbeteringen aan de reglementering op de beveiliging van mensenlevens op zee en op de veiligheidsmaatregelen aan boord van de schepen.

Ook de Diensten belast met de organisatie en programma's van het zeevaartonderwijs vinden in de uitspraken nuttige aanwijzingen voor eventuele herziening van het onderwijs en de reglementering van de brevetten.

Deze methode van samenwerking is vruchtbaar geweest en heeft nu sedert enkele jaren ook ingang gevonden bij IMCO (de Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie) waar nu eveneens omstandige verslagen over navigatie-ongevallen door de lidstaten moeten worden ingediend met het oog op het aanpassen of opstellen van internationale reglementeringen inzake veiligheid.

Ik moge niet nalaten de aandacht te vestigen op het feit dat — steeds zijn opvoedende taak voor ogen — de Raad in heel wat uitspraken, waarbij zelfs de betrokkene buiten zake wordt gesteld —

aanbevelingen doet zowel aan de kapiteins als aan de rederijen omtrent de houdingen of maatregelen die door hen in bepaalde omstandigheden zouden moeten genomen worden. De uitspraken die aergelijke aanbevelingen omvatten worden ter bijzondere aandacht aan de Redersverenigingen toegezonden.

Ik wil dit overzicht niet beëindigen zonder speciaal de bijdragen van de zeelieden zelf aan de goede werking van de Raad te vermelden.

Inderdaad, worden de gevallen, die door de Raad zouden moeten onderzocht worden, ter kennis van de Rijkskommissaris gebracht, niet alleen door de kapitein die krachtens de reglementering verplicht is alle gevallen en voorvallen te rapporteren in zijn logboek bij de waterschout. Ook ieder lid van de bemanning kan klacht bij de Rijkskommissaris of bij de Waterschout indienen.

De waterschout onderhoort dan de personen die meer licht in het geval kunnen brengen en maakt daaromtrent zijn verslagen over aan de Rijkskommissaris die aldus bij machte is na een bijkomend onderzoek het geval bij de Raad ahangig te maken.

De uitspraken tegen bepaalde zeelieden worden door de Waterschout op de steekkaart in het stamregister van de zeelieden genoteerd.

Ook de loodsensverslagen zijn bevorderlijk voor een volledig onderzoek en worden eveneens ambts-halve overgemaakt.

Dank zij deze nauwe en gewetensvolle samenwerking van alle diensten van het zeezeven — waaraan ik vandaag ook hulde wens te brengen — wordt de Raad in staat gesteld zijn driedubbele opdracht in de meest efficiënte voorwaarden en met de grootste waarborgen van objectiviteit te vervullen.

X X X

Tot daar deze toespraak waaruit we moeten afleiden dat sedert de stichting en vooral tijdens de laatste jaren, veel van de beoogde doelstellingen vergeten zijn of verloren gingen.

Hopen we nu maar dat door de bevoegde minister en zijn ambtenaars daaraan, in het belang van het prestige van dit rechtskundig orgaan en de veiligheid van de scheepvaart, verholpen worde.

P. Vandenberghe

DE VERKOOP VAN VIS TE ZEEBRUGGE

Ziekelijke sensatie

Men schrijft ons :

Een zekere P.R. heeft gemeend in een Vlaams dagblad sensatie te moeten verkopen en zaken te veralgemenen die op kleine schaal praktisch overal plaats grijpen en meer dan in ons landje. In ieder geval bewijst deze P.R. de visserij-gemeenschap in het algemeen en onze positie tegenover het buitenland in het bijzonder, een heel slechte dienst. Als we P.R. lezen, dan wordt een groot gedeelte van de vis te Zeebrugge buiten de markt verkocht, terwijl het in werkelijkheid over enkele gedogenheden gaat die nog niet een paar procenten maken. Het is tegenwoordig zeker niet zo gemakkelijk om nog in onze drie Belgische havens enkele bennen vis buiten de markt te verkopen. Daar zijn niet alleen de toezichters maar ook de mannen van de BTW die het ook niet laten zitten. Deze gaan zelfs zo ver dat ze de deelvis van de bemanning en de reder wensen te takseren. Verder is niet iedereen die een visje krijgt daarvoor iemand, die zich laat omkopen. De traditie en de gedogenheid van een visje om te eten, vanaf de sasknechten en verder door, is niet bedoeld om mensen om te kopen of om van een zekere straffeloosheid te kunnen genieten. Dit gebruik is zo oud als de visserij zelf en zeker nog ouder dan bepaalde voordelen die sommigen in de gemeentelijke, provinciale en staats-diensten opstrijken. Hebben we het mis voor of hebben ze ons verkeerd voorgelicht dat in veel kleine gemeenten de gemeentesekretarissen bv. iets op het drukwerk hebben ? — om slechts maar één enkel voorbeeld te noemen !

Een ambtenaar mag inderdaad geen visje aannemen, ook zelfs niet ter goeder trouw. Een reder mag geen vis aan een ambtenaar geven, zelfs niet ter goeder trouw. Want deze goede trouw valt moeilijk te bewijzen en men is doorgaans altijd eerder geneigd er iets anders in te zien. Langs de ene kant is het zagezegd «zich laten

omkopen» en langs de andere kant het omkopen of besteken van ambtenaars».

Het is slechts en alleen op deze basis dat de gerechterlijke diensten zijn kunnen tussenkomen, zeker niet voor het zagezegde blauw- of zwartverkoop. Voor zover wij weten is dit nog altijd geen straf-rechterlijk feit. Het aannemen en/of het geven van zagezegde steekpenningen, in casu hier vis, door en/of aan ambtenaren, is wel een strafrechterlijk feit als hiermede bepaalde onregelmatigheden straf-loos kunnen gebeuren. Dat wil zeggen onregelmatigheden die een strafrechterlijk feit voor de één of ander uitmaken. In ieder geval heeft P.R. in het Vlaams dagblad heel groot gezien en in superlatieven geschreven, zoniet ware zijn artikel slechts een «filetje» ergens weggestoken op een middenblad waard geweest. We zullen eens afwachten of de berg geen muis zal gebaard hebben. Ondertussen worden al onze mensen over dezelfde kam geschoren en wa de eerlijke handelaars betreft, wie zonder zonde is, werpe de eerste steen. We kennen er ook, die vroeger haantje vooruit waren maar zichzelf nu een valse eerlijkheid naar sinds enkele jaren niet meer zo re-maat wensen toe te meten, nu het ciele verkoop te kopen. Sinds hun makkelijk gaat om buiten de offi-eigen grote vlieger niet meer op-gaat, moet het natuurlijk voor eenieder gedaan zijn.

En wat duizend of zelfs tweeduizend kg. betreft, aangenomen dat dit juist zou zijn, dan is dit laatste cijfer op een bescheiden aanvoer van 5 duizend bennen nog maar altijd 0,8 pct. Dus nog niet eens 1 pct. En dan maar schrijven in grote superlatieven zodanig dat men, vooral dan in het buitenland, graag overneemt dat er in België een loopje zou genomen worden met de aanvoercijfers. Zo kunnen de Britten dan maar weer afgeven op het kwotastelsel ! Steller dezès die maar van tijd tot tijd eens te Zeebrugge is, maar heel wat beter Oostende kent, en er ook gratis vis meedoet naar huis, weet maar al te goed hoe de toezichters zich in deze vismijn als duivels in een wijwatervat wèren opdat er geen ben uit de markt zou gaan. Dat men toch al eens bij het «17e» gezet wordt, is in dit laatste geval zeker geen verwijt voor deze mensen. Zelfs de lossers moeten kunnen bewijzen dat ze hun vis in de afslag gezet hebben. We houden het er bij dat het percentje dat de blauwe of zwarte kant op gaat verduiveld klein is en dat zal ook wel nave-nant zo te Zeebrugge zijn. Het is echter gewoonlijk zo, dat een ben die zwart uit de markt gaat, door eenieder gezien wordt. Over al de bennen in de markt zelf, daar kijkt men over.

NOTA VAN DE REDACTIE : we verwijzen naar ons artikel dien-aangaande : «Wordt er werkelijk vis gesmokkeld ?».

B.L.

Filmavond bij de Federatie der
Belgische Zeelieden

„Tussen water en wind”

In het lokaal «Brasserie Noordzee» op het Oostendse Wapenplein, wordt op zaterdag 15 april a.s. om 15 u. een filmprojectie georganiseerd op initiatief van de «Federatie van Belgische Zeelieden». Het is kommandant Bossuyt die de film «Tussen water en zee» zal presenteren en daarop wordt iedereen uitgenodigd.

**BRITSE REGERING
DOOR OPPOSITIE
ONDERVRAAGD OVER
BESCHERMINGS-
MAATREGELEN**

Zes leden van de oppositie in het Lagerhuis onder leiding van de schaduwminister van visserij (de toekomstige minister in een eventueel kabinet van de conservatieven) hebben de regering onderzocht over haar inzichten met betrekking tot de beschermingsmaatregelen te nemen voor de instandhouding en opvoering van de visstocks. Er werd een petitie aan de regering overhandigd die mede-ondertekend was door een 150 parlementairen zowel van de bestaande meerderheid als van de oppositie. Volgens de petitie moet minister John Silkin in de eerste plaats de toekomst van de Britse visserij in de Commissie te Brussel gaan verdedigen door het laten uitvaardigen van beschermingsmaatregelen zodanig dat onvolwassen vis niet meer gevangen kan worden. We zeggen hierbij dat de Britse vissers zeker niet beter zijn dan deze van het continent in dit verband. We herinneren ons trouwens dat heel wat oppositie van de Britse visserij is uitgegaan tegen een EEC-voorstel om de netmazen voor bepaalde vissoorten tot 90 mm te brengen. Er zal dus in bepaalde gevallen moeten begonnen worden met voor eigen deur te gaan vegen.

**CONFERENTIE
ZEERECHT
LOOPT VAST**

De VN-conferentie over zeerecht liep volgens verwachtingen al direct na aanvang van de zevende zitting vast op de benoeming van een nieuwe president. Het betreft hier de herverkiezing van Hamilton Harley Amerasinghe van Sri Lanka, waartegen de Latijns-Amerikaanse landen fel gekant zijn vanwege zijn leiding bij de trage en moeizame besprekingen zoals die in 1973 gestart zijn in New York. Onlangs verloor Amerasinghe zijn post als Sri Lanka's VN-ambassadeur als gevolg van een regeringswisseling.

Een groep Aziatische landen, waaronder Sri Lanka, alsmede vele westerse en socialistische afvaardigingen, steunen de herbenoeming van de voormalige ambassadeur op grond van een te voren gemaakte afspraak. Het conflict dreigt nog dagen voort te duren, terwijl zodoende belangrijke onderwerpen betreffende het universele zeerecht niet aan bod komen.

Ondanks zijn vijfjarig bestaan is de conferentie er niet in geslaagd ook maar enige overeenkomst te bereiken in zaken als regulering van de zee en de zeebodem, verantwoordelijkheid voor vervuiling, bescherming van het zeemilieu en de mate van control die landen behoren uit te oefenen binnen de zgn. 200-mijls-zone.

REDERS !

**VOOR DE SCHOONMAAK VAN UW
SCHEPEN GEBRUIK**

HEMPELS VERVEN

verkrijgbaar 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

De "AMOCO - CADIZ" of verbitterde Bretoense vissers !

De zwarte hel van de leeggelopen reuze-olietanker, "Amoco-Cadiz", heeft een felle verbittering onder de Bretoense vissers veroorzaakt. Deze mensen worden begrijpelijk opstandig. Na de ramp met de "Torrey-Canyon" reeds tien jaar terug en later nog met de "Bravery" alhoewel in heel wat mindere mate, heeft de overheid of de administratie nog altijd niets geleerd, vermits de rampen zich herhalen ! Voor vele lijnen- fuik- en pottenvissers is hun vistuig zelfs volledig naar de vaantjes. Andere kunnen in geen maanden meer op hun traditionele vangplaatsen of zullen later een praktisch uitgestorven en verlaten gebied vinden. Het is dus duidelijk dat deze mensen tenslotte opstandig worden en lak beginnen te krijgen aan al de schone konferenties over antipollutie en dergelijke meer.

Zolang dergelijke rampen op ieder ogenblik mogelijk blijven, is de visserij in gevaar en zeker dan wel op deze plaatsen die gevaarlijk zijn voor de scheepvaart, zoals de Bretoense kust. Voor de vissers is dit een ramp en zij wensen dan ook een staatstussenkomst, zoals dit bv gebeurt in de landbouw of bij overstromingen en dergelijke meer.

De visserij heeft evenveel recht op een rampenfonds, vooral ten overstaan van dit zwarte monster "Amoco-Cadiz". Ten tijde van de "Torrey-Canyon" waren het slechts 30 duizend ton ruwe petroleum. Nochtans werd dit reeds als een ramp aangezien. Dan kregen we de "Bohlen" en de "Olympic-Bravery". Deze laatste slechts met 1.000 ton eigen stookolie. En nochtans werd de Bretoense kust toen reeds behoorlijk beoedeld. Kan men zich dan voorstellen wat 230 duizend ton ruwe olie betekenen ?

En is het tenslotte niet veel betekennend dat het terug over een tanker gaat onder "goedkope vlag"? Onder de Liberiaanse vlag ! Waar men niet nauw ziet naar het diploma van de officieren noch naar hun navigatiecapaciteiten. Ook de bemanning wordt er onderbetaald en het is dus duidelijk dat men ook maar "waar voor zijn geld krijgt". We menen dat de verzekeringsmaatschappijen strenger eisen zouden moeten stellen, wat de aanwerving van de bemanning betreft.

Anderzijds zien we dat zeer gekende petroleummaatschappijen als de "Shell", de "Gulf", "Texaco", langs ommewegen gebruik maken om te varen onder goedkoop paviljoen. Men sticht zuster- of dochtermaatschappijen die hun zetel hebben in Liberia, Panama, enz en verhuurt dan hun vaartuig aan deze maatschappij, die in feite uitbaat voor de "Shell" of "Gulf" enz... Soms gaat het nog verder langs nog een bijkomende onderverhuur en dergelijke meer !

Deze schepen met een gemengde bemanning van negers, Marokkanen, en avonturiers, maken grote winsten, ook al omdat de landen onder goedkoop paviljoen belastingsparadijzen zijn waaronder de ambtenarij en de corruptie nog hoogtij vieren. Tekenend is in ieder

geval het feit, dat bij dergelijke rampen het praktisch altijd over schepen gaat die onder Liberiaanse of Panamense vlag varen.

Ondertussen werd de kommandant Bardari van de "Amoco-Cadiz" aangehouden, onder borgtocht vrijgelaten, maar hij mag Frankrijk niet verlaten. Tenslotte is deze kommandant maar de zondebok van de grote petroleummaatschappijen, die in feite op het matje zouden moeten geroepen worden. In elk geval hebben de Bretoense vissers niets aan de aanhouding van kapitein Bardari. Zij eisen dan ook en terecht, schadeloosstelling, wegens de rechtstreekse schade aan hun vistuig en vaartuigen opgelopen en wegens het niet-meer-kunnen uitvoeren voor vele weken of wellicht maanden vooraleer de visstand zich zal hersteld hebben of vooraleer er terug voldoende plankton aanwezig zal zijn om het biologisch leven in dit gebied terug op gang te brengen.

In dit verband wijzen we op de beslissingen van de E.E.G.-kommissie te Brussel om een bedrag van 20 miljoen ter beschikking te stellen van de getroffen visserij en wijzen we tevens naar de door de Franse regering aangekondigde maatregelen voor hulp aan de getroffen streek en visserij. Alhoewel deze hulp en tussenkomsten noodzakelijk zijn, is het de eerste plicht van de regeringen trachten de rampen te voorkomen en via een internationaal forum, strenge maatregelen voor te schrijven, zowel wat de bekwaamheid van de ingezette scheepsbemanning betreft, als het verbieden om te dicht onder rotsachtige kusten te varen.

SCHULDIG

PREMIESTELSEL VOOR

REDDINGEN

Met deze nieuwe ramp wordt nu ook het premiestelsel bij reddingen in vraag gesteld. Men heeft de, onder stoom liggende sleepboten om schepen in nood te redden, wel eens de gieren van de zee genoemd. Feit is dat de overeenkomst op basis van de "Lloyds open form, no cure-no pay" sinds enige tijd blijkt niet het aangewezen en juist reglement te zijn. De sleepboten zouden moeten voor hun tussenkomsten- betaald worden, ook indien er geen redding is (no cure). Nu moeten er fantastische bedragen gevorderd bij redding omdat deze gevallen eveneens de kosten moeten dekken voor de tussenkomsten die tot niets hebben geleid.

Dit is trouwens een reden waarom de kapiteins van schepen in moeilijkheden tot het laatste ogenblik wachten om hulp te vragen en zelfs om hulp te aanvaarden. Merendeels is het dan reeds te laat, zoals dit nu het geval is geworden met de "Amoco-Cadiz". De kapitein wordt door zijn rederij of door

de verzekering geprest om slechts in uiterste nood de tussenkomst van een sleepboot te aanvaarden.

Uiterste nood betekent dan ook wel eens "te laat". Anderzijds meent men dat de kapitein van de Duitse sleper "Pacific" die in onderhandelingen was met de gestrande tanker, te lang gewacht heeft om medehulp in te roepen van andere sleepers, deels ook om de reddingspremie voor zich alleen te kunnen houden. Dit wordt wel ontkend door de maatschappij van de sleper, die zelf reeds opdracht gegeven had om de "Pacific" assistentie te verlenen. Nochtans is het begrijpelijk dat een bepaalde sleepbootmaatschappij de zaak voor zich zelf wenst te houden en dat dit aldus aanleiding geeft of kan geven tot gebrekkige hulpverleningen en rampen. Het is dus duidelijk het systeem van de "Lloyds open form, no cure-no pay" dat slecht is of ten minste aanleiding geeft tot het houden van "onderonsjes" met de gevaren hieraan verbonden. Dat men dus het "no cure-no pay" vervangt door een reglement dat de tussenkomsten voldoende vergoedt en terzelfdertijd vermijdt, dat men zaken alleen tracht te beredderen en er anderen buiten te houden, waardoor rampen ontstaan. Tezelfdertijd zal de fabuleuse reddingsrekening die de rederijen dienen te betalen, tot een fatsoenlijke bedrag kunnen verminderd worden zodanig, dat de kapiteins en de betrokken rederijen niet tot het laatste ogenblik zullen wachten om de hulp van de nu "op de loer- liggende" sleepboten in te roepen.

Noteren we nog, dat de hulpbiende Duitse sleper, de "Pacific", een vaartuig van 72 meter is dat 15,5 knoop loopt en een motorsterkte heeft van 8.800 PK. Dat dergelijk vaartuig alleen niet bij machte was om de "Amoco-Cadiz" te manoeuvreren, is alleen begrijpelijk als men aan de reuzenafmetingen van de supertankers denkt.

Een dergelijke tanker heeft 5 km nodig om zijn vaart kwijt te geraken en te stoppen. Zij mogen slechts een snelheid hebben van 1 knoop vooraleer hun ankers te kunnen uitwerpen zoniet breken de kettingen. Ook vinden de mamouth-tankers geen haven waar ze kunnen opliggen, wel een loskade die bepaald diep genoeg kan gehouden worden. Deze tankers moeten dus voortdurend de zee houden. Zelfs Rotterdam is ten einde krachten omdat men de haven reeds uitgebagged heeft tot op de diepte van de Noordzee en hier niet onder kan gaan. Sommige mamouth-tankers zijn echter wel beter ingericht voor moeilijkheden zoals het uitvallen van de motor en dergelijke. Aldus zijn er tankers die over twee afzonderlijke en onafhankelijke motoren en roeren beschikken, zodanig dat bij het uitvallen van een motor, men nog altijd voldoende kracht kan ontwikkelen om in alle omstandigheden vaart te houden. Verder zijn er twee motoren die de roeren bedienen, zodanig dat bij uitvallen van één der motoren men nog altijd het één of het ander roer kan manoeuvreren. Het is

echter duidelijk dat dergelijke schepen heel wat meer kosten en de winst op het vervoer hieronder lijdt. Er zou dus een internationale wet dienen te komen, die een maximum aan veiligheid voorschrijft bij de bouw en het in de vaart brengen van tankers vanaf een bepaalde tonnage. Dit en het omwerken van de "Lloyds open form, no cure-no pay" alleen kan de rampen, zoniet uitschakelen, dan toch tot het minimum herleiden.

IN MARGE VAN DE MILIEURAMP

DOOR MILIEURAMP GETROFFEN JONGE BRETOENSE SCHIPPER TRACHT ZELMOORD TE PLEGEN

Een jonge Bretoense schipper, die zich nog maar onlangs een eigen kustvaartuig had aangeschaft en dringend vaart nodig heeft om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen, heeft getracht een einde aan zijn leven te stellen uit oorzaak van de «Amoco Cadiz»-ramp die hem niet meer toelaat uit te varen. De jonge schipper die zich van het staketsel van de Bretoense vissershaven Portsall in het water wierp, werd echter op het laatste ogenblik gered maar de vertwijfeling leert de gemeenschap echer hoeveel drama's achter de milieu-ramp van de «Amoco-Cadiz» verborgen zitten.

EERSTE FRANSE HULP VAN 35 MILJOEN B. FR.

De Franse regering heeft via het ministerie van cultuur en leefmilieu een eerste krediet van 35 miljoen B. F. vrijgemaakt voor tussenkomst aan getroffen van de milieu-ramp. Men schat deze laatste op 2.000 personen, die evenveel kleine en middelgrote bedrijven vertegenwoordigen, vooral uit de handel, akwakultuur, toerisme, enz. Indien dit getal van 2.000 juist is, dan vertegenwoordigt deze eerste hulp zowat 17.500 B. F. per persoon of bedrijf, hetgeen nog niet eens voldoende is om de materiele schade te herstellen, laat staan het gemis aan inkomen te dekken. En hoeveel zal de administratie van deze hulpverlening opsloppen ?

FRANSE REGERING EIST VAARTROUTE VOOR TANKERS VERWIJDERD VAN DE KUSTEN

De Franse president heeft als slot van een zitting van de Raad van ministers, geëist dat de tankers een opgelegde vaartroute zouden krijgen, verwijderd van de Franse kusten. Hiervoor is echter een internationale overeenkomst nodig want de vaartroute op zee is nog altijd vrij. Voeder voor een nieuwe zitting van de internationale zee-recht-konferentie.

(vervolg blz. 6)

IN MARGE VAN DE MILIEURAMP

(Vervolg van blz. 5)
**VOOR DE EERSTE MAAL
DODE VISSEN AANGESPOELD**

Waarnemers verklaren dat voor de eerste maal, als gevolg van een oliemilieuramp, dode vissen zijn aangespoeld, die zich niet hebben kunnen vrijmaken uit de oliemas- sa of deze niet hebben kunnen ontvluchten. Dit bewijst dat de kolossale massas vrijgekomen ruwe petroleum ook in de diepte heeft gewerkt.

FRANSE EERSTE-MINISTER SLECHT ONTHAALT

De Franse eerste-minister Barre die de dag na het vergaan van de «Amoco-Cadiz», het vissersplaatsje «Léandéda» bezocht, werd er eerder op gemengde gevoelens onthaald. Men verwijt de Franse regering haar vele plannen en goede voornemens in verband met de pollutié die nooit tot realisatie kwamen. De eerste-minister werd omringd en omstuwd door heel wat getroffen en die zich zelf geen blad voor de mond plaatsten.

IN FRANKRIJK REGENT HET PROTESTKOMMUNIKEES

Het gewestelijk comité van de Bretoense visserij, de «Marins van de C.G.T.», «L'Union fédérale maritime CFDT», «l'Interfédération F.O. Marine-Ports», «Le Syndicat CFDT», de «C.N.I.M.E.R.» en nog meerdere organisaties betrokken bij de activiteiten op water en zee, hebben allen protestnota's aan de Franse regering laten geworden in verband met de milieuramp van de olietanker Zij dringen allemaal aan op overheidssteun voor de getroffen en op maatregelen om een herhaling van rampen als deze met de «Amoco-Cadiz» te voorkomen.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Naamloze vennootschap
Maatschappelijke zetel : 14, H. Baelskaai, Oostende
H.R. Oostende 96.

— O —

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 18 april 1978 te 15 uur, te Brussel, Luxemburgstraat 19 (vierde verdieping).

DAGORDE :

1. Verslagen van beheerders en commissarissen ;
2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 31 december 1977. Aanwending van het resultaat.
3. Decharge aan beheerders en commissarissen.
4. Statutaire benoemingen.

Neerlegging van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank Brussel Lambert, te Oostende en te Brussel, Regentiestraat 2.

(8158V)

De moeilijke situatie onzer Scheepsbouwwerven

Door de heer Dumarey, schepen van de Oostendse Haven werd de regering onlangs gewezen op de moeilijke toestand onzer scheepsbouwwerven.

Deze brief luidt als volgt :
"Wij menen te weten dat in september 1977 een ministriële werkgroep werd opgericht die tot taak kreeg, maatregelen uit te werken die een oplossing beogen voor de huidige crisis in de scheepsbouwnijverheid in ons land. Dat hierbij vooral de problematiek van de grote scheepswerven aan bod is gekomen, ligt voor de hand. Een tekort aan bestellingen in deze tak van de scheepsbouwnijverheid heeft immers een omvangrijke weerslag op de tewerkstelling.

Niettemin rekenen wij het tot onze plicht al uw aandacht te vragen voor de noodsituatie, waarin ook de kleine en middelgrote scheepswerven verkeren, wier activiteiten ons inziens eer niet minder belangrijke impact hebben op de tewerkstelling. Dit is voornamelijk het geval voor de te Oostende gevestigde scheepswerven.

Het zal U niet onbekend zijn, dat deze bedrijven, die ruim 400 man tewerkstellen, reeds sedert augustus, resp. oktober 1977 een systeem van gedeeltelijke werkloosheid toepassen, waarbij slechts 60% van het personeelsbestand effectief aan het werk wordt gesteld; dat nu reeds vast staat dat deze bedrijven bij gebrek aan bestellingen na de verlofperiode tot afdanking van het TOTALE personeelseffectief zullen worden overgaan.

Het hoeft geen betoog, dat zulks werkelijk dramatische gevolgen

zal hebben voor de tewerkstelling in de streek van Oostende, waar reeds jaren de hoogste cijfers inzake werkloosheid worden genoteerd en waar daarenboven het percentage van het aantal pendelaars, ten opzichte van de beroepsbevolking, meer dan 30% bedraagt.

De conclusies van het rapport van de voornoemde ministriële werkgroep zullen ongetwijfeld tot gunstige resultaten leiden voor de tewerkstelling op middellange termijn. Het is evenwel hoogst nodig dat ONMIDDELLIJK initiatieven worden genomen om de activiteiten van deze bedrijven in stand te kunnen houden.

Een eerste maatregel inzake de versoepeling van de kredietverlening voor de bouw van schepen voor de zeevisserij zo alvast hiertoe bijdragen. Verscheidene reders zijn bereid te investeren in de vernieuwing van hun vloot, doch zij schrikken terug voor de zware interestenlast die zij moeten dragen. Een soepele toepassing — desnoods wijziging — van de wet van 23 augustus 1948 ter zake, is stellig geboden, derwijze dat de interestenlast die door de rederij moet worden gedragen, tot 1% wordt teruggebracht in analogie met hetgeen is vastgesteld in het art. 12 van de wet van 30 december 1970 betreffende de economische expansie.

Daarenboven durven wij bij U erop aandringen, dat tegelijkertijd maatregelen zouden worden genomen die, onder de vorm van steunverlening aan de produktie, onmiddellijk en bij prioriteit werk zouden verschaffen aan deze bedrijven. Enkel op die wijze kan de dreigende werkloosheid in onze Oostendse scheepsbouwnijverheid worden afgewend. Het enig alternatief is de totale teloorgang van deze bedrijfstak, met alle gevolgen van dien op de activiteiten van de aanverwante toeleveringsbedrijven.

Tot daar dit schrijven,

ANTWOORD VAN DE EERSTE MINISTER

Mijnheer de Schepen,
Ik kwam goed in het bezit van uw schrijven van 17 maart 1978, waarbij U mijn aandacht vestigt op de moeilijke situatie inzonderheid van de kleine en middelgrote scheepswerven.

Het doet mij genoegen U te kunnen meedelen dat het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Koördinatie op 23 maart 1978 een bespreking heeft gewijd aan de problemen van de scheepsbouw en de scheepsherstelling, daarbij uitgaande van een eerste verslag dat werd uitgewerkt door een Interministeriële Werkgroep, voorge-

zeten dor een lid van mijn Kabinet.

Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Koördinatie heeft deze werkgroep ermee belast bepaalde aspecten verder uit te diepen en daarbij nader in te gaan op de problemen van de kleine en middelgrote scheepswerven. De Werkgroep werd verzocht zijn bijkomende konklusies binnen zeer afzienbare tijd ter bespreking op regeringsniveau voor te leggen.

Het moge U dan ook duidelijk zijn dat de problemen waarmee deze sektor wordt gekonfronteerd de volle aandacht van de Regering weerhouden.

Nota der Red. :

In „Het Visserijblad” van 17 maart wezen we op de toestand in Nederland en beloofden we hierop terug te komen.

We verheugen er ons over dat de Stad Oostende, bij monde van zijn Schepen van de haven, het vraagstuk bij de Regering heeft aanhangig gemaakt en hopen zoals toen geschreven, hierop in een zeer volgende nummers terug te kunnen komen.

PECHERIES A VAPEUR

naamloze vennootschap
in vereffening
Maatschappelijke zetel :
14, H. Baelskaai, Oostende
Handelsregister Brugge,
afdeling Oostende nr. 172

— O —

De Heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 18 april 1978 te 16 uur, te Brussel, Luxemburgstraat, 19 (vierde verdieping).

DAGORDE :

1. Verslagen van beheerders, commissaris en commissaris revisor.
2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 31 december 1977. Aanwending van het resultaat.
3. Decharge aan beheerders, commissaris en commissaris revisor.
4. Verslag van de vereffenaars. Neerleggen van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank Brussel Lambert te Oostende en te Brussel, Regentiestraat 2.

(8156V)

Wetsvoorstel tegen "stropers" in visserij

De verenigde kruisnetvissers van de Westhoek in het verweer!

In een dagblad verscheen medio vorige week een bijdrage waarin tamelijk heftig te keer wordt gegaan door volksvertegenwoordiger Van Steenkiste tegen het vissen met fuiken en de kruisnetvissers. Zaak die overigens al het onderwerp uitmaakt van een wetsvoorstel dat vorige week woensdag ter discussie werd voorgelegd in de Kamers, en dat gesteund wordt door een petitie van ruim 2.000 handtekeningen uit West- en Oost-Vlaanderen en Antwerpen.

Daarin verwijten deze laatsten de kruisnetvissers dat de palingstand in de vaart Nieuwpoort - Duinkerken met 77 th verminderd is en dat ook de witvisstapel nog meer deuken krijgt. nl. met 88 th.

Allemaal larie, replikeren de kruisnetvissers, verenigd in een organisme dat zich „De Verenigde Kruisnetvissers van de Westhoek” noemt.

Bedoelde bijdrage zoals het verscheen in bewust dagblad luidt als volgt:

Een fuik is een val die onder water wordt gelegd en waarmee vooral paling wordt gevangen. Dagelijks moet die fuik geleidigd worden. Ze mag mits betaling van 1.000 fr visrecht in de onbevaarbare waterlopen in Vlaanderen, in het Boudewijnkanaal, de Beneden-Schelde en de Grens-Maas gelegd worden. Het kruisnet is een vierkant net dat vanop een boot of de oever wordt neergelaten en stelselmatig wordt opgehaald wanneer „lopende” paling er overheen zweemt. Aanvankelijk maten die katoenen netten 4 bij 4 m of 16m² maar thans kan men nylonnetten gebruiken van 6 bij 6 m of 36 m² of tweemaal groter dan weleer. De kruisnetvisserij is toegelaten in welbepaalde waterlopen in het noorden van West-Vlaanderen, een deel van het Leopoldkanaal en in de Grens-Maas en Beneden-Schelde.

VERTIENVOUDIGD

Vansteenkiste, die dit vissen met fuiken en kruisnetten koudweg stropen noemt, motiveert zijn verbod vooral met de beperkte mogelijkheden — hij noemt 38 t.h. — die er voor de hengelaars nog overblijven. Maar ondertussen is ook het aantal kruisnetvissers vertienvoudigd en is hun netoppervlakte ook nog verdubbeld. Vansteenkiste laakt niet alleen het „afscheppen” van ondermaatse paling die door eigenaars van privé-visputten wordt opgekocht, maar verwijt de kruisnetvissers eveneens dat ze het broedsel van de witvis beschadigen. „Er is geen voldoende natuurlijke voortplanting meer” zegt hij.

Een onderzoek naar de visstand op de vaart Nieuwpoort - Duinkerken — zowat het paradijs van de kruisnetvissers — heeft uitgewezen dat er 77 th minder paling en 88 th minder witvis zit waar met kruisnetten wordt gevestigd. „Hoefte het ons te verbazen dat honderden henge-

laars die hun vakantie aan de kust kwamen doorbrengen om te hengelen in het visrijke achterland thans hun visgenoegens in het buitenland gaan zoeken? Het schijnt niemand te hinderen dat een toeristische attractie verloren gaat.

Vergunningen om fuiken te leggen of met het kruisnet te vissen zouden slechts mogen afgeleverd worden wanneer zulks ingevolge internationale overeenkomsten niet anders kan. In België zijn er 180.000 hengelaars met een vergunning op zoek naar gezond en visrijk water. In onze streek is dit water nog voorhanden. Laat de gewraakte vismetoden ophouden en die streek wordt weer het paradijs van de „kruisnetvissers”, aldus besluit de heer Emiel Vansteenkiste.

REPLIEK VAN DE VERENIGDE KRUISNETVISSERS VAN DE WESTHOEK

Door deze beschuldigingen zijn

de „Verenigde Kruisnetvissers van de Westhoek” in hun wiek geschoten en lieten ons onderstaande argumenten geworden om aan te tonen dat de verweringen van de hengelaars helemaal niet op gaan.

„De h. Vansteenkiste laakte het afscheppen van ondermaatse palingen die zouden opgekocht worden door de uitbaters van private visputten en de beschadiging van het broedsel van witvis. Tevens beweerde hij dat het een uitgemaakte zaak is dat er 77 th minder paling en 88 th minder witvis te vinden is in de wateren waar met het kruisnet wordt gevestigd. Verder stipte hij aan dat het niemand hoeft te verbazen dat er honderden hengelaars, die hun vakantie aan de kust doorbrengen om te vissen in het visrijke achterland, nu in het buitenland hun visgenoegen zoeken.

IS DE BEZOEDELING OORZAAK?

Antwoordend op deze wederrechtelijke beschuldigingen willen wij er op wijzen dat de binnenwateren in de omgeving van Oostende ten zeerste bezoeled zijn en men zich evenmin moet inspannen in andere, verderaf

gelegene streken. Het zou echter wel wenselijk zijn statistische gegevens voor te leggen nopens de beweerde uitdunning van de paling- en witvisstand. Sprekende over het afscheppen van „ondermaatse” paling zou het ons wel genoegen doen de natuurlijke bronnen, die in het voorjaar kunnen geëxploiteerd worden, te benutten. Tot op heden worden de glasaaltjes (kleine paling) die de binnenwateren willen bereiken, de pas afgesneden aan onze kust. Op sommige plaatsen worden de glasaaltjes met miljarden afscheppt en weggevoerd naar onbekende oorden. Moesten die glasaaltjes binnen gelaten worden op een efficiënte wijze, dan zou de palingstand niet vertienvoudigen maar wel verduizenvoudigen. Wat tenslotte de bewering nopens het vernietigen van het witvisbroedsel betreft, willen wij er nog op wijzen dat gedurende de verboden periode voor de lijnvisserij het ook verboden is te vissen met de kruisnetten”

Totdaar de repliek van de „Verenigde Kruisnetvissers van de Westhoek”

Aan deskundigen de juiste en nuttige maatregelen voor te stellen.

KORTE BERICHTEN

Frankrijk

NIEUWE OPSPORINGSMETHODE VAN VISBANKEN

Twee vaartuigen van het Frans wetenschappelijk onderzoekscentrum, de «Thalassa» en de «Roselys II» zullen vooral in de Golf van Gascogne met een nieuwe detectiemeter met echo-integratie, niet alleen trachten de densiteit der visscholen te bepalen, maar ook de vissoort en de grootte van de vissen. De «Thalassa» zal de opsporing doen en door de «Roselys II» zal gevist worden. Twee duikers zullen de gevangen vis in onderwaterkooien doen terecht komen, waarna zij de soorten en de grootte van de gevangen vis zullen laten optekenen, evenals het gedrag der vissen.

9 MILJOEN FR. VOOR EEN ZESTIEN METER KUSTVAARTUIG

Te Palmboeuf in Frankrijk worden voor vissers uit Concarneau 4 nieuwe moderne kustvissers gebouwd, iets beneden de 30 Brt. De vaartuigen worden uitgerust met een motor Baudouin van 270 pk of met een Poyaud van 330 pk. Visruim vooraan, logist midden-voor en motorkamer midden-achter. Overdekte werkplaats achteraan. De gevangen en bewerkte vis wordt langs een luikgat naar het visruim gevoerd en langs een ander luikgat gelost. Logist is voorzien voor... 6 man! De Franse syndikaten hebben een wetgeving opgelegd ten gunste van de werkverschaffing die praktisch een dubbele bemanning verplicht dan bij ons en in Nederland. We vragen ons af wat er dan nog te bedelen valt voor de vissers en voor de reder. In dit verband wijzen we er nog op, dat de Franse wetgeving voor de Nederlandse koster «Lodewijk-Cornelis» 10 man voorziet, terwijl de Nederlanders het met 5 man doen. Dit naar aan-

leiding van een protest door het Franse visserssyndikaat van «Sables-d'Olonne» waar het Nederlands vaartuig zich kwam ravitailleren. Arme Fransen die een scheepje als onze O.100, O.101, O.150 enz. met 5 man moeten bemannen!

NAAR ELEKTRONISCH VERKOOPSYSTEEM TE LORIENT

Lorient, eerste Franse vissershaven met een verkoopschiffen in 1977 van 2,2 miljard B.fr., zal zich een elektrisch verkoopsysteem aanschaffen. De Kamer van Handel en Industrie van Morbihan, het gebied waartoe Lorient behoort, heeft hiervoor reeds een toelating voor het aangaan van een lening aangevraagd. Men schat de kosten van het nieuwe verkoopsysteem op ongeveer 10 miljoen B. fr. Als dit cijfer juist is, dan is dit niet zo uitzonderlijk hoog, gezien de verkoop hierdoor sneller zou gebeuren en met minder kans op discussies. Ondertussen hebben wij te Oostende nu ook al vaderingen gemaakt met het inschakelen van luidsprekers voor de omroepers die daarbij nog gratis per wagentje vervoerd worden.

DE « LODEWIJK CORNELIS » TE « SABLES-D'OLONNE »

In een vorige uitgave maakten we melding van de slechte ontvangst die de Nederlandse tongenvisser, de koter «Lodewijk Cornelis» bij een bevoorrading in de Franse vissershaven «Sables-d'Olonne» te beurt viel. De Franse vissers verwijten de Nederlanders hun methodes van vissen waarbij de grond omgeploegd wordt en wijzen er terzelfdertijd op, dat deze methode van visserij door de Franse wetgeving verboden wordt. De Nederlander komt op tongen vissen in de Golf van Gascogne, omdat het Nederlands kwotum daar hoger ligt dan in de Noordzee. De schipper van de Nederlandse koter heeft intussen zijn beklag gemaakt over de onvriendelijke ontvangst die hem en zijn bemanning te beurt viel, en heeft anderzijds plaatselijke vissers uitgenodigd voor een vangstreis aan boord om hen de gebruikte vangstechnieken te tonen evenals het vistuig. Dat de Franse wetgeving voor dergelijk vaartuig 10 bemanningsleden vergt in plaats van de 5 aanwezige Nederlanders, vindt de Nederlandse schipper zaak voor de Franse vissers zelf. Gezien de Nederlanders anderzijds slechts een bepaald kwantum tongen mogen vissen, moeten de vangstechnieken ten slotte bijzaak zijn. Wordt er sneller en meer in betrekkelijk korte tijd gevangen, dan moeten de Nederlanders het in de plaats eerder aftrappen.

Spanje

SPAANSE PARLEMENTAIRES EN SPAANSE VISSERIJ BLAZEN VERZAMELING

Op aandringen van de Spaanse visserij, zowel van de kustvisserij als van de hoge visserij, werd een samenkomst belegd met volksvertegenwoordigers en senatoren waar de moeilijkheden voor de Spaanse vissers uit de doeken werden gedaan. Het gaat hier vooral over het verbod voor de vissers om in de wateren van de E.E.G. te vissen, waar de Spanjaarden traditioneel vroeger heel wat activiteit ontplooiden. Het gaat ook vooral over een Frans-Spaans akkoord met betrekking tot de visserij in de Golf van Gascogne, akkoord dat Frankrijk niet kan treffen buiten Brussel om. De Spaanse visserij wenst dat de eigen regering bij de E.E.G. te Brussel optreedt, opdat zij terug zouden mogen vissen in de wateren van de Gemeenschap. De Spaanse visserij wenst ook een eigen Ministerie van Visserij of minstens een eigen sekretariaat-generaal, dat zich meer zou inzetten voor de verdediging van hun belangen. Herinneren we, dat een zeventigtal Spaanse treilers een vergunning kregen van de E.E.G. via bemiddeling door Frankrijk om in de Golf van Gascogne en voor de Franse kust te komen vissen. Dit heeft echter niet kunnen belletten, dat de Spaanse vissers de invoer van Franse visserijproducten in Spanje hebben geboycot en barikaden aan de Frans-Spaanse

grensovergangen hebben opgericht vanwege de vele vissers die niet over een vergunning konden beschikken. Tientallen Spaanse vissers die het vangstverbod trotseerden, werden toen door de Franse marine opgebracht. We moeten werkelijk toegeven dat de Spaanse visser één der belangrijkste slachtoffers is van de uitbreiding van de visserijzones door de oeverstaten.

Dit is trouwens het probleem van alle landen met een grote vissersvloot en waarvoor de eigen economische zone ver van voldoende is. Dit is eveneens het probleem met Japan, Korea, Rusland, Polen, Oost-Duitsland en andere landen met een grote vissersvloot, waarvoor nu heel wat vangplaatsen verboden zone zijn geworden.

Maar als de Spanjaarden voordelen willen bekomen, dan moeten ze zich evengoed aan de reglementen van de EEG onderwerpen en er vooral voor zorgen dat ze met de wettelijke netmazen vissen en niet met deze van 50 mm, zoals we in talrijke havens vaststellen.

SPANJAARDEN VRAGEN 200 VISVERGUNNINGEN IN GOLF VAN GASCOGNE

De Spaanse reders van de Noordkust van Spanje die de kustvisserij in de Golf van Gascogne beoefenen, hebben te Madrid verzameld om er met de Spaanse nationaal directeur van visserij een bespreking te houden over de visvergunningen. De heer Bragado, nationaal directeur van de Spaanse visserij, zal het voorstel te Brussel verdedigen om van de E.E.G. 200 visserijvergunningen te bekomen. Voor het ogenblik bereikt het vergunningsstelsel na herhaalde tussenkomsten te Parijs en te Brussel toch reeds het getal van 140 toegelaten vissersvaartuigen op de 400. Anderzijds zijn 34 Spaanse vissers in hongerstaking gegaan om hun eisen op een vrije visserij in de Golf van Gascogne kracht bij te zetten!

IJsland

GROTE VRAAG UIT JAPAN VOOR DIEPBEVROREN IJSLANDSE CAPELIN

De capelin die in IJsland voor industriële doeleinden gevangen wordt, is de laatste tijd bijzonder in vraag door Japan. Daar wordt vooral de vrouwelijke kuitdragende capelin als een bijzonder geliefde visschotel aangezien. IJsland levert dan ook op volle toeren diepbevroren capelin aan Japan. De enige rem op de leveringen is de leveringscapaciteit van de IJslandse diepvriesfabrieken. De duizende tonnen die aldus uitgevoerd werden brachten daarbij een verhoging te weeg van het visje met 18% voor de mannetjessoort en 50 tot 56% voor de vrouwelijke capelin.

De IJslandse visstocks

Door het IJslandse Marine-onderzoekingsinstituut werden cijfers vrij gegeven met betrekking tot de stocks van de voornaamste vissoorten.

Kabeljauw :

De verhoging van de netmaaswijdten in 1977, evenals van het sluiten van bepaalde vanggebieden en twee korte algemene vangstverboden op de kabeljauw en voornamelijk het weren van de Britse IJslandvloot, hebben een gunstige invloed uitgeoefend op het herstel van de kabeljauwstock. De kabeljauwklasse van 1973 blijkt nu een kloekke jaargang te zijn terwijl de jaarclassen 1974 en 1975 eveneens sterker blijken te zijn uitgekomen dan eerst verwacht. Ook het broedsel van 1976 schijnt hoopvol uit te vallen. Nochtans is de kuitrijpe klasse niet zo hoopgevend. Het Instituut geeft als aanbeveling voor 1978 een vangst die de 270 duizend ton niet zou overschrijden, terwijl deze in 1977 over de 340 duizend ton beliep. Nochtans was er door ditzelfde Instituut voor 1977 slechts 275 duizend ton gepland, maar om economische en sociale redenen is men tot 340 duizend ton gegaan. Economisch zou dit een verlies voor 's lands economie van 1,9 miljard B.fr. betekend hebben en sociaal gezien, het verliezen van heel wat jobs in de visserij en de verwerkende nijverheid.

Schelvis :

Volgens de marine-eksperten mag er in 1978, 40 duizend ton schelvis gevestig worden, hetgeen toch 5 duizend ton meer is dan in 1977 gevestig werd. Tussen 1950 en 1970 werd er jaarlijks 70 duizend ton gevestig maar dan werd de stock geschat op 390 duizend ton waarvan 246 duizend ton voortzettingrijp. Nu zou er nog slechts een bestaande stock van 180 duizend ton voor handen zijn met slechts 109 duizend ton voortzettingrijp. Dit is de reden waarom de experts nu een grens van 40 duizend ton aanbevelen.

Koolvis :

Nadat er in 1971 een rekordcijfer van 137 duizend ton bereikt werd in de aanvoer, kende men ieder jaar een vermindering in de aanvoer. Het Onderzoekingsinstituut heeft nu het cijfer, vooropgesteld door de Internationale Navorsingsraad van de Zee aanvaard, namelijk 60 duizend ton.

Rode poon :

De grootste aanvoer gebeurde in het jaar 1965 met 115 duizend ton, terwijl dit in de laatste jaren terug viel tot 70 duizend ton. In 1977 werd er 62 duizend ton uit de IJslandse wateren weggevestig, waarvan 32 duizend ton door West-Duitsland en 2000 ton door Belgen en Noeren samen. Volgens het Instituut wordt het plafond voor 1978 op 60 duizend ton gezet.

Pladijs :

Volgens de IJslandse marine-biologen is de pladijs te weinig gevestig. Verleden jaar werd slechts 5 duizend ton aangevoerd, terwijl dit gemakkelijk 10 duizend ton mag zijn. Reden van de onderbevestiging is het verbod op de pladijsgronden van trawlnetterij.

Heilbot :

Deze vissoort zou overbevestig zijn

geworden. In 1974 werd, vooral door de inzet van West-Duitsers en Russen 34 duizend ton weggevestig. Volgens het IJslands Instituut mag de 15 duizend ton niet te boven worden gegaan.

Lompvis :

Deze vissoort wordt normaal op haar toegelaten sterkte van 7000 ton bevestig.

Haring :

Zoals overal heeft de seine-nettenvisserij ook de IJslandse haring gevoelig aangetast. De volwassen zomerharing, die eens op 350 duizend ton geschat werd, was in 1971 alarmerend teruggelopen zodat toen reeds de seine-netvisserij verboden werd. Na enkele jaren klom de stock volwassen zomerharing terug op tot 85 duizend ton en deze zou nu de 155 duizend ton bereiken. Het gaat hier over haring van 4 jaar ouderdom en meer. Men houdt het dan ook voor mogelijk voor 1978 'n kwotum van 35 duizend ton haring te laten vangen.

Capelin :

Het industrieel visje voor de vismeelfabrieken, en nu ook voor menselijk verbruik door Japan gevraagd, mag nog altijd tot 1 miljoen ton weggevestig worden!

Blauwe wijting :

Over de blauwe wijting weet men nog niet veel, in het bijzonder wat de stocks betreft. Trouwens de vangst van de blauwe wijting is nog maar in een eksperimentele fase. Men vangt blauwe wijting vooral op de oostkust en in de straat tussen IJsland en Groenland.

Kreeft :

De kreeftenstand werd vooral in de jaren 1970 tot en met 1972 door overbevestiging in gevaar gebracht zodanig, dat de stock terugliep van 18,7 duizend ton tot iets meer dan 11 duizend ton. Vanaf 1973 werd een vangstkota opgelegd. In 1977 werd 2800 ton aangevoerd, terwijl het Instituut voor 1978 het cijfer van 2500 ton aanbeveelt.

Garnaal :

Verniets men hier te doen heeft met verschillende soorten naar gelang de vangplaatsen, worden dan ook afzonderlijke kwota per soort opgelegd. Men beveelt voor 1978 dezelfde vangsthoeveelheid van 1977 aan, namelijk 7000 ton.

Schelvis :

Is eveneens onderbevestig vermits er in 1977 slechts 3500 ton aangevoerd werd, zijnde slechts de helft van het toelaatbare.

Als we nu voor IJsland alle toelaatbare cijfers van konsumptievissers samentellen, dan komen we aan ongeveer 450 duizend ton, te vermeerderen met 17 duizend ton kreeft, garnaal en schaaldieren, met daarbij nog 1 miljoen ton industriële visserij op de capelin en de blauwe wijting. Voorwaar cijfers die tellen.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Dinsdag was deze week de voor- naamste verkoopdag met zestien vaartuigen wegens het wegvallen van de maandag als verkoopdag. Een gevarieerde aanvoer met zelfs een achtstal kanaalvangst. De vangsten waren niet altijd erg ruim wegens de dikwijls slechte weersomstandigheden op de vis- grond. De prijzen lagen over het algemeen ook iets lager dan ver- leden week. Vooral rode zeebaars en kabeljauw deden het minder goed Rode zeebaars bvb. zakte van 3.000 fr. de ben naar 1.800 fr. de ben. Het moet gezegd dat de aan- voer dit keer ook groter was aan- gezien er drie IJslandse vangsten aangeboden werden. Redelijk grote schelvisvangsten waarbij eerder weinig grote sortering. Die bleef dan ook rond de 40 fr. en erboven noteren. De midden- en kleine soorten kregen tussen 17 en 28 fr. Voor kabeljauw lag de prijs van IJsland slechts tussen 33 en 46 fr. Leng kreeg rond de 33 fr., de blauwe sortering noteerde rond de 55 fr. De resultaten van de IJs-

landers bleven dank zij de grotere vangsten toch nog renderend. Zo bereikte de O.202 nog 1.584.535 fr.

De tongprijzen zijn zowat op het- zelfde peil van verleden week ge- bleven. De middensorteringen ble- ven de hoogste prijzen noteren die tussen 230 en 250 fr. lagen. Grote tongen en lappen werden verkocht tussen 172 en 204 fr. terwijl de kleinere soorten van de hand gin- gen aan prijzen die begrepen wa- ren tussen 153 en 226 fr. De slips noteerden rond de 145 fr. Voor fijne vissoorten als tarbot en griet zijn de prijzen ook erg goed ge- bleven. Tarbot stevende zelfs naar 400 fr. het kg., nadat er vrijdag reeds tot 395 fr. voor betaald werd. Kleinere tarbot, die van 2 kg. stuk bvb. kreeg vrijdag ook al tot 260 fr. Griet haalde tot 145 fr., de kleine sortering rond de 70 fr. Voor staart- vis bleef de prijsbarometer ook op gunstig aangezien de midden- en grote sortering steeds tussen 150 en 176 fr. haalde. Rode knorhaan blijft ook erg duur en liep woens- dag op tot 80 fr., prijs die toen ook voor keilrog betaald werd. Roggen zijn aan middelmatige prijzen ver- kocht met toch ook een stijging op de woensdagmarkt, toen grote rog tot 71 fr. kreeg. Rog kreeg vrijdag zelfs een uitzonderlijk gunstige prijs toen grote sortering ook al 66 fr. haalde. Haai blijft eveneens duur en noteerde opnieuw tot 36 fr. Grote prijsverschillen nog steeds voor steenschol, naar gelang de grootte en de kwaliteit. Zo lag de laagste prijs op 15 fr. en de hoogste op 117 fr. het kg. Pollak blijft even- eens erg gewild en kreeg tot 55 fr. het kg. Bevredigende resultaten voor de kanaalschepen, ook al wa- ren de vangsten niet bijzonder groot.

Weinig Westschepen. Die zullen trouwens ook in de komende we- ken weinig talrijk blijven, nu ver- schillende schepen naar het ka- naal of de Monkey Bank getrok- ken zijn. De resultaten van de westschepen zijn nochtans gunstig gebleven. Ze werden vooral bereikt na korte reizen. De gulprijzen ble- ven redelijk gunstig, vooral voor de kleinere sortering die rond de 30 fr. bleef schommelen

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

**VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN**

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
031-752051 - 742051

(5723V)

OOSTENDE

VRIJDAG 24 MAART 1978

KANAAL	O.118	16	245	—	496.277
	O.82	19	125	3.310	785.995

DINSDAG 28 MAART 1978

IJSLAND	O.334	17	800	—	1.134.328
	O.202	18	900	—	1.584.535
	O.129	18	350	—	727.986
	O.318	12	50	—	74.780

WEST	N.752	9	150	—	257.190
	O.279	4	300	—	452.920
	O.306	11	400	—	568.820

MONKEY BANK	O.37	16	380	—	422.790
-------------	------	----	-----	---	---------

KANAAL	O.198	15	100	2.000	531.662
	O.114 <td>15</td> <td>60</td> <td>2.400</td> <td>659.599</td>	15	60	2.400	659.599
	O.303 <td>6</td> <td>20</td> <td>1.500</td> <td>398.261</td>	6	20	1.500	398.261
	O.275 <td>15</td> <td>400</td> <th>—</th> <th>665.192</th>	15	400	—	665.192
	O.83 <td>16</td> <td>150</td> <td>2.500</td> <td>797.768</td>	16	150	2.500	797.768
	O.128 <td>15</td> <td>250</td> <th>—</th> <th>544.374</th>	15	250	—	544.374
	O.181 <td>14</td> <td>40</td> <td>2.000</td> <td>404.656</td>	14	40	2.000	404.656
	O.369 <td>16</td> <td>160</td> <td>1.200</td> <td>425.625</td>	16	160	1.200	425.625

WOENSDAG 29 MAART 1978

KANAAL	Z.183	18	120	1.800	627.763
--------	-------	----	-----	-------	---------

NOORDZEE	N.706	9	340	—	536.510
----------	-------	---	-----	---	---------

WEST	O.123	3	100	—	184.760
	O.66 <td>7</td> <td>120</td> <th>—</th> <th>297.769</th>	7	120	—	297.769

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 31 MAART 1978

WEST : N.45 kaal ook maandag)

MAANDAG 3 APRIL 1978

KANAAL : O.141, O.134, O.127, Z.499, N.719, Z.502

WEST : O.309, N.41, N.40, N.579, O.35, O.26, N.708.
MONKEY BANK : O.232, O.285.
NOORDZEE : Z.209 / Z.509.

DINSDAG 4 APRIL 1978

WEST : N.736, O.206.
KANAAL : O.33.

WOENSDAG 5 APRIL 1978

WEST : N.752.
MONKEY BANK : Z.62.

ZEEBRUGGE

kgr ben. zee-
tong vis dag. Besom.

VRIJDAG 24 MAART 1978

WEST	Z.582	—	30	6	201.240
	Z.331	1500	100	10	669.950

KUST	Z.313	700	90	5	397.670
	Z.27	800	70	5	589.090
	Z.519	900	80	6	471.630

KREEFTENPUT	Z.402	—	60	6	273.080
					2.602.660

DONDERDAG 23 MAART 1978

KUST	Z.580	100	10	2	77.310
------	-------	-----	----	---	--------

KANAAL	Z.16	5500	350	20	1.945.550
	Z.571	4400	260	18	1.682.830
	Z.161	3000	230	18	1.267.030

GUL	Z.201-560				47.660
	Z.548-400				45.030
	Z.500				170.40
	Z.554-538				56.720
	Z.558-437				59.954
					5.199.114

DINSDAG 28 MAART 1978

WEST	Z.507	800	60	3	317.420
	Z.533	—	130	10	447.600
	Z.575	150	110	9	293.000
	Z.462	800	140	7	641.840

KANAAL	B.5	2500	260	19	1.297.150
	Z.431	500	70	10	314.000

KUST	Z.12	50	7	2	42.260
	Z.576	1200	50	8	268.100
	Z.14	500	20	3	235.580

KREEFTENPUT	Z.600	100	50	8	268.010
	Z.427	100	50	8	266.000

GUL	Z.88-494				79.586
	Z.538-554				141.570
	Z.536				33.320

WOENSDAG 29 MAART 1978

KANAAL	Z.584	3000	110	14	962.360
--------	-------	------	-----	----	---------

WEST	Z.30	1000	240	9	887.150
	Z.506	1200	220	10	885.930

KREEFTENPUT	Z.548-400				82.730
	Z.500				52.380
					3305.830

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	18-3-1978	
Schelvis grote	40,-	46,-
Schelvis midden	28,-	34,-
Schelvis klein	15,-	21,-
Kabeljauw	33,-	46,-
Gul	31,-	41,-
Wijting	64,-	66,-
Schaat	36,-	43,-
Zeebaars	30,-	55,-
Leng	36,-	49,-
Schartong	173	228
Heilbot	19,-	26,-
Koolvis	43,-	-
Hondstong	-	-
Zeewolf	-	-
Staart	-	-

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	28-3-1978	29-3-1978
Lappen	172	-174
Grote	179	-204
3/4	144	-239
Blok	202	-243
Voor-kleine	186	-205
Kleine	153	-176
Slips	-	-

Zeebrugge

Grote	164	-177	175	-182
Blok	199	-201	203	-207
Fruut	224	-248	238	-256
Schone kleine	225	-258	246	-250
Kleine	207	-220	207	-223
Tout petit	180	-185	176	-183
Slips	157	-165	162	-170

Nieuwpoort

Tong I	155	-	-	-
Tong II	187	-	-	-
Tong III	242	-	-	-
Tong IV	244	-	-	-
Tong V	217	-	-	-
Kleine	181	-	-	-

PLADIJS

Oostende

	28-3-1978	29-3-1978
Grote	30,-	43,-
Grote iek	26,-	39,-
Kleine iek	28,-	30,-
Derde slag	16,-	-
Platjes	16,-	33,-

Zeebrugge

I	34,-	36,-	30,-	38,-
II	34,-	36,-	25,-	44,-
III	26,-	29,-	25,-	38,-
IV	20,-	22,-	19,-	22,-
V	-	-	-	-

Nieuwpoort

Moeten	36,-	-	-	-
Grote pladijs	45,-	-	-	-
Platjes	25,-	-	-	-
Drielingen	-	-	-	-

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-3	2		1.282.272			
28-3	16		9.650.486			
29-3	4		1.646.802			
	22		12.579.560			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-3	4	13.444	504.436			
25-3	1	272	26.826			
28-3	5	10.834	534.982			
29-3	2	295	31.202			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-3	1	39	11.388	292,-	292,-
23-3	2	123	33.100	263,-	280,-
25-3	2	125	30.164	227,-	249,-
28-3	1	73	16.863	231,-	231,-
29-3	1	37	11.388	233,-	238,-

NIEUWPOORT

VRIJDAG 24 MAART 1978

N.579	136.590
U.597	208.285
N.761	143.971
N.172	15.590

Vier vangsten, samen 18.444 kg. Het betrof vier vangsten van gewone plankenvissers en dit zegt genoeg. Het waren dus vangsten van gulsoorten, wijting, speerhaaien en rogsoorten en geen tongen het noemen waard. De enkele kleine koopjes met rare vis werden heel duur verkocht. Zo werd 17 kg tarbot gekocht voor 6.900 F of aan 405 F. Grieten kregen ook 130 F de kg en gemengde koopjes met tng tot 229 F de kg. Slechts enkele benen met kabeljauw en deze gingen weg aan 365 F de benne. Gulsoorten, allen van prima kwaliteit, kregen van 2.500 à 2.200 F. Voorkleine 1.800 F. Grote wijting tot 1800 F Kleine tot 1200 F de benne. Moerroggen 3.600 F. Tiltten 3.200 F. Speerhaaien 2050 F de benne. Het eindcijfer gaf 504.436 F.

ZATERDAG 25 MAART 1978

N.700	26.826
N.15	288.630
N.590	47.290
N.708	81.290
N.738	59.640
N.723	58.962

DINDAG 28 MAART 1978

N.1	10.172	N.700	19.172
N.349	9.950		

De paasklok luidde : stormweer. En zo kregen we vangsten van onderbroken visserij. Zelfs een paar vaartuigen waren 8 dagen weg, maar hadden in een Engelse haven moeten binnenvluchten, en terug naar huis na slechts een paar slepen vissen. Het gevolg was dan ook : weinig vis en alles duur verkocht. Tarbot kreeg 440 F de kg, grieten 170 F, de tongen van 181 F voor de kleinste soort tot 246 voor de 3e en 4e. Kabeljauw tegen de 80 F, de gullen van 3.500 F à 2.500 F de benne. Voorklein 1.700 F. Wijting liep op in prijs tot 2000 F voor de grote, kleine 1.300 F. Speerhaaien 2.200 F. Alle andere soorten werden ook goed verkocht. Een partijtje St Jacobsschelpen kreeg 1680 F de 100 stuks.

Alles samen 10.834 kg voor 534.982 F.

WOENSDAG 29 MAART 1978

De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een kleine aanvoer van één garnaalvisser. Het was consequent dat dergelijke minieme aanvoer de aspiraties der winkeliers van de Westkust niet kon bevredigen.

De prijsnoteringen waren dan ook navenant superieur aan deze die op de dinsdagmarkt werden geboekt.

Voor de grote tong werd van 175 F tot 210 F het kg betaald. De bloktong boekte een prijs van 250 à 255 het kg.

Voor de schone kleine werd 220 fr. het kg. genoteerd en voor de kleinste soort der tongen werd zelfs 198 fr. het kg. betaald.

De weinige pladijs werd aan de man gebracht aan ong. 60 fr het kg. en voor de kleine gul zelfs tot 50 fr voor het kg. betaald.

Variatie werd niet te koop aangeboden en er was een schrijnend tekort aan kabeljauw, rog, paling en andere traditionele soorten.

De vraag overtrof zeer duidelijk het aanbod, zodat voor al te aangeboden waar ook superprijzen werden genoteerd.

De weinige koopjes die werden te koop aangeboden, mogen dan ook als de gouden paaseieren der kustvisserij worden beschouwd.

N.1	10.172	N.700	19.172
N.349	9.950		

We vernamen het afsterven van

Mevrouw

Edmond CARLIER

geboren Louise Van Damme, echtgenote van de door gans de kust gekende hoofdwaterschout. Zij had de ouderdom van 75 jaar bereikt en werd te Antwerpen in intimitie ter aarde besteld.

Aan de heer ere-hoofdwaterschout en zijn zoons Jean, Luc en Christiaan Carlier biedt ons blad zijn innig rouwbeklag aan in de zware rouw welke hen en hun familie komt te treffen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	28-3-1978	28-3-1978	28-3-1978	28-3-1978	29-3-1978	29-3-1978	29-3-1978	29-3-1978	28-3-1978	28-3-1978	28-3-1978	28-3-1978	28-3-1978	28-3-1978
Tarbot : groot (123)	400	—	395	—452	—	—	410	—447	—	—	—	—	440	—
middel (123)	—	—	240	—329	—	—	249	—288	—	—	—	—	250	—
klein (123)	110	—	165	—198	—	—	184	—216	—	—	—	—	150	—
Griet : groot (123)	137	—	160	—162	144	—	165	—190	—	—	—	—	160	—
middel (123)	—	—	145	—151	93	—	125	—150	—	—	—	—	140	—
klein (123)	68	—	120	—127	—	—	100	—114	—	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	17	—42	—	—	30	—42	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	17	—26	—	—	24	—28	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	31	—39	—	—	30	—35	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	26	—61	—	—	26	—71	—	—	—	—	—	—	73	—
Keilrog (123)	69	—75	68	—76	76	—82	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	62	—68	—	—	60	—64	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	50	—52	—	—	56	—58	—	—	—	—	54	—
Scherpstaart (23)	—	—	70	—72	—	—	66	—68	—	—	—	—	60	—
Halve mans (23)	—	—	43	—44	—	—	46	—48	—	—	—	—	50	—
Teelt (2)	—	—	41	—42	—	—	43	—45	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	19	—21	—	—	21	—32	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	32	—59	59	—64	66	—	65	—94	—	—	—	—	80	—
Gul (groot)	30	—46	53	—60	29	—57	59	—65	—	—	—	—	40	—60
Gul (middel)	—	—	40	—45	—	—	40	—51	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	36	—41	—	—	38	—42	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	89	—176	—	—	84	—166	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	16	—40	30	—38	16	—41	29	—31	—	—	—	—	32	—40
klein	—	—	20	—24	—	—	21	—25	—	—	—	—	26	—
Schar	—	—	14	—18	—	—	21	—24	—	—	—	—	30	—
Steenschol	17	—113	—	—	15	—117	—	—	—	—	—	—	44	—
Zeehaai	36	—38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hondshaai	9	—22	—	—	16	—32	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	28	—46	—	—	41	—50	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	38	—49	—	—	30	—55	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	19	—23	—	—	23	—25	—	—	—	—	32	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Rode Poon (robaard)	—	—	24	—32	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—
Grauwe Poon (knorh.)	33	—	12	—30	—	—	19	—30	—	—	—	—	22	—
Rode Knorhaan	59	—	—	—	27	—80	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	10	—14	—	—	9	—17	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 22 maart werd aangevoerd : 1.635 kr. tong; 5 kisten tarbot en griet; 957 kisten kabeljauw; 47 kisten wijting 66 kisten schol; 11 kisten schar; 5 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 26,43; grote tong 13,58 - 13,57; grootmiddeltong 16,92 - 16,86; kleinniddel tong 17,08 - 17,02; tong één 16,09; tong twee 13,01 - 12,09;

Per 40 kg. : tarbot 700 - 508; griet 424 - 323; kabeljauw één 168-132; kabeljauw twee 204 - 120; kabeljauw drie 188 - 170; kabeljauw vier 138 - 114; kabeljauw vijf 120-84; schol één 92; schol twee 100; schol drie 110 - 98; schol vier 140-82; wijting drie 88 - 65; schar 132-78; bot 24; fint 16; kuit 152.

De besommingen waren : UK 408 f 13.200; UK 22 f 5.200; IJM 27 f 3.800; 3 Deense vaarügen : RI 377 f 45.300; E 125 f 17.700; VE 244 f 37.900. Verder nog drie Texelaars met f 47.000 totaal besomming.

Aan de donderdagmarkt werd aangevoerd : 30 kg. tong; 1 kist tarbot en griet; 1105 kisten kabeljauw; 124 kisten wijting; 18 kisten schol; 25 kisten schar; 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 15,20; grootmiddel tong 19,00; kleinniddel tong 18,40; tong één 17,20; tong twee 14,40.

Per 40 kg. : tarbot 808-488; griet 432-304; kabeljauw één 174-120; kabeljauw twee 184-100; kabeljauw drie 168-136; kabeljauw vier 144-120; kabeljauw vijf 138-88; schol twee 120; schol drie 140-136; schol vier 126-102; wijting drie 100-52; schar 152-106; steenbolk 63-56; bot 24-8.

De besommingen waren : KW.4 f 3.600; KW.167 f 11.000; KW.214 f 9.500; KW.226 f 10.500; KW.208 f 5.500; UK.23 f 3.700; UK.48 + UK.78 f 4.400; UK.218 + UK.236 f 16.000; IJM.154 f 7.600; IJM.14 f 2.400; IJM.19 f 2.600; IJM.27 f 1.600; één Deen : RY.320 f 34.600; verder 5 Texelaars welke tezamen f 58.000 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 24 maart werd aangevoerd : 1.740 kg. tong; 30 kisten tarbot en griet; 419 kisten kabeljauw, 703 kisten koolvis; 281 kisten schelvis; 327 kisten wijting; 143 kisten schol; 25 kisten schar en 76 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 31,01-28,93; grote tong 14,41-14,00; grootmiddeltong 17,42-16,09; kleinniddel tong 15,25-15,00; tong één 14,70-14,31; tong twee 13,24-12,68.

Per 40 kg. : finten 22; bot 25-24; kuit 160; haai 126-72; poontjes 65-40; schar 86; tongschar 267-220; hammen met kop 234.

Aan de maandagmarkt van 27 werd aangevoerd : 15.431 kg tong; 135 kisten tarbot en griet; 1592 kisten kabeljauw; 843 kisten koolvis; 33 kisten leng; 966 kisten schelvis; 1159 kisten wijting; 1242 kisten schol; 86 kisten schar; 1 kist hake en 199 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : tarbot 27,82-25,71; grote tong 13,68-12,09; grootmiddeltong 15,79-13,13; kleinniddel tong 15,03-11,79; tong één 14,50-10,82; tong twee 13,34-10,04.

Per 40 kg. : tarbot 711-311; griet 365-242; kabeljauw één 198-120; ka-

beljauw twee 244-100; kabeljauw drie 152-110; kabeljauw vier 140-100; kabeljauw vijf 120-55; koolvis één 57-43; koolvis twee 72-66; koolvis drie 90-79; koolvis vier 85-76; schelvis één 110-104; schelvis twee 110-96; schelvis vier 80-69; schol één 90-80; schol twee 100-82; schol drie 92-81; schol vier 108-79; wijting drie 84-61; grote leng 96-83; kleine leng 114-104; roggen 202-194; kleine roggen 118-65; tongschar 277-194; schar 80-49; haai 128-122; kleine kuit 142-138; schar 92; poontjes 84-80; grove koolvis kuit 47; bot 24-22; krab 67-54; steenbolk 50, hammen met kop 204-192.

De besommingen waren : KW 11 f21.330; KW 24 f23.750; KW 25 f19.570; KW 29 f12.750; KW 34 f43.740; KW 45 f11.150; KW 51 f9.490; KW 88 f16.680; KW 113 f9.580; KW 117 f20.640; KW 123 f114.690; KW 145 f15.360; KW 149 f4.100; KW 152 f11.670; KW 167 f4.890; KW 170 f140.210; KW 173 f2.840; KW 175 f19.890; KW 189 f15.860; KW 194 f38.720; KW 206 f17.370; KW 214 f3.110; KW 221 f23.075; KW 226 f5.380; WR 32 f14.930; WR 57 f21.040; SCH 256 f12.610; IJM 11 f16.340; IJM 18 ff1.980; IJM 20 f9.230; IJM 44 f21.280; IJM 115 f25.370; IJM 154 f3.460; IJM 207 f15.580; IJM 209 f13.450; IJM 211 f7.820.

TE KOOP :

Visserstvaartuig O.148 « SNIPE »

Bouwjaar 1957
Tonnemaat netto 25.34
bruto 57.62
Motor ABC 150 pk 1958

Zich wenden :

BOGAERT JAAK
Lijndraaierstraat 27,
8400 Oostende
Tel. (059) 50.35.81

(8153V)

DEN HELDER

In de week van 20 tot 24 maart werden door 62 kotters de volgende hoeveelheden aangevoerd : 29.730 kg tong 428.107,75 17,65-11,38; 7.268 tarbot 97.321,46 33,04-7,90; 107.505 kg schol 220.485,46 3,38-1,79; 18.600 kg kabeljauw 54.002,04 6,13-1,84; 5.167 kg griet 39.866,08 9,64-6,51; 7.220 kg schar 11.444,55 2,61-1,31; 17.705 kg wijting 28783,67 2,85-1,33; 845 kg steenbolk 1.029,75 1,50-0,70; 741 kg paling 10.457,75 14,90-13,00; 620 kg bot 387,75 0,68-0,60; 490 kg eng 1.009 2,29-1,69; 135 kg haai 395 5,27-2,65; 80 kg tongschar 427,90 5,82-4,09; 15 kg schelvis 49 3,27; 5 kg koolvis 13 2,60. Totaal 196,126 kg voor de som van 893.781,04.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

M. Ouwehand & Zonen n.v.

MACHINEFABRIEK EN

TECHNISCHE HANDELSONDEREMING

Middenhavenstraat 70 en 33 — IJmuiden

Tel. 02550 - 1 41 40 na 5 uur 1 18 02 - 1 09 74

SCHEEPSREPARATIE

(Zowel staal als aluminium)

BOKKENVISTUIG

VISBORDEN

ZINKSTUKKEN

(8155V)

Protest tegen zeehondenmoord in Holland

Namens duizenden lagere scholen hebben dertig kinderen van De Rietgorsschool uit Uithoorn gisteren ruim een half miljoen handtekeningen van de Nederlandse schoolkinderen naar de Canadese kanselarij in Den Haag gebracht om te protesteren tegen wat zij noemden „de afgrijselijke en gruwelijke slachting van zeehonden op het Canadese pakijs”. De handtekeningen werden in ontvangst genomen door ambassadeeraad K. van Kole.

De aktie is enkele maanden geleden op gang gekomen, nadat de NOS met een schoolprogramma daartoe de inzet had gegeven. Bij de aanbieding van de handtekeningen waren directeur M. Vuylsteke en enkele hoofdbestuursleden van de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren aanwezig. Eén van hen voerde in de kanselarij het woord en betoogde daarbij dat de Canadezen bezig zijn de zeehonden uit te roeien. Volgens hem is het aantal zeehonden in de Labradorstreek langs de Canadese kust van 10 miljoen aan het begin van deze eeuw geslonken tot 1 miljoen in 1977.

Ambassadeeraad Kole stelde daar

in zijn antwoord echter een geheel ander beeld tegenover. Hij noemde de jacht op zeehonden nuttig ter voorkoming van een overbevolking in deze noordelijke wateren. Zeehonden leven van vis en zouden de visstand kunnen bedreigen indien ze zich onbegrensd zouden mogen voortplanten. Volgens de ambassadeeraad zou het aantal van 1,3 miljoen zeehonden in de Canadese wateren op peil blijven indien er jaarlijks 200.000 jonge zeehonden zouden worden gedood. Zoals bekend heeft de Canadese regering echter een limiet gesteld van 180.000. In Canada menen veterinaire pathologen dat het inslaan van de schedels als een humane dood mag worden beschouwd, ook al is deze wijze van slachten „visueel onplezierig”.

Tenslotte memoreerde de heer Kole, dat het beleid van de Canadese regering op het punt van de zeehondenjacht vorig jaar in een met algemene stemmen aangename resolutie is goedgekeurd door het Canadese parlement. Grote waarde is daarbij gehecht aan het economische belang van deze jacht voor de Canadese vissers, die in de wintertijd vanwege het ijs werkloos zouden zijn als ze niet op de zeehonden konden jagen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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 geplastificeerde visserijsmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

Deze visserijsmappen 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 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 350 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

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

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

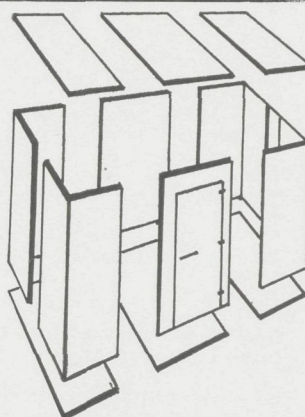
Tijdokestraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(773V)



POLYESTER- ISOLATIE

DEMONTABELE KOEL- EN
DIEPVRIESCELLEN

- in alle afmetingen
- 30 % besparing op energie en zelf te bouwen.

BOUW VAN KOEL- EN
DIEPVRIESKAMERS
VOOR BINNEN EN
BUITEN OPSTELLING
(afmetingen onbeperkt)
KOEL- EN DIEPVRIESDEUREN
in alle maten

POLYESTERBEKLEDING VAN WERKRUIMTEN, WANDEN,
PLAFONDS, FRIGO'S, CAMIONS EN CAMIONETTEN

- naadloos aangebracht en afwasbaar
 - onverwoestbaar sterk en roestvrij
- KUSTSTOF VLOEREN VOLGENS NIEUW PROCEDURE
EN ANTI-SLIP

Talrijke referenties over heel het land.
Wij werken gratis uw plannen uit.

Voor inlichtingen en documentatie:

**BOUWERS ISOLATIE- EN POLYESTER-
BEDRIJF P.V.B.A.**

Nachtegaldreef 85-87, 9810 DRONGEN
Tel.: (091) 26.54.71 — Telex: 12213

(8151V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



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



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

