

De rentabiliteit en efficiëntie van het vistuig om exploitatiekosten te drukken

Door de steeds oplopende prijzen van de petroleumprodukten en de nevenprodukten; ervan, wordt het voor de visserijexploitatie een moeilijke tijd.

Prijzen van brandstof en olie gaan de hoogte in en tevens de netmaterialen, vervaardigd uit synthetische vezels, die uitlopers zijn van de petro-chemie.

Om deze redenen moet in de toekomst worden uitgezien naar middelen om de exploitatiekosten te drukken in de zin van meer slijtvast materiaal te gebruiken en het vistuig meer visnamig te maken door een efficiëntere optuiging.

Een hogere stabiliteit van het materiaal drukt de kosten, een grotere visnamigheid van het vis-

tuij daarentegen komt ten goede aan de rentabiliteit van het vaartuig.

In deze optiek werd enkele maanden geleden gestart met een reeks proeven voor de garnaalboomkorrevisserij. Aan boord van een garnaalbolkker werd aan stuurboordzijde een gebruikelijk garnaalnet aangeslagen met de klassiek opgetuigde klossenpees, aan bakboordzijde daarentegen het gewone garnaalnet met een klossenpees waarvan het materiaal en de samenstelling dusdanig werden ontworpen om de slijtvastheid te verhogen en het optuigen te vereenvoudigen.

Gezien de proeven werden uitgevoerd aan boord van een garnaalbolkker, kon een vergelijking worden gemaakt voor wat betreft slijtage van beide klossenpezen en de vangmatigheid.

Een klassieke klossenpees is als volgt opgetuigd.

Aan de uiteinden zijn zes gummiklossen aangeslagen. De constructie van deze gummiklossen vergt het samenpersen van gummi schijven, die in verband worden gehouden door ijzeren krammen of door een combinatie van rondsels en ijzeren bouten. De overige zeventien houten klossen zijn voorzien van een ijzeren bus met aangelaste rondsels en ringen. De verbinding tussen alle klassen zowel deze vervaardigd uit gummischijven als uit hout, bestaat uit een gelaste ring waaraan de bindsels tussen de grondpees van het net en de klossenpees worden vastgemaakt. Een nadeel van deze verbindingwijze tussen grondpees en klossenpees is, dat de metalen ringen na een bepaalde tijd door slijtage in elkaar werken, met als gevolg dat het aanslaan van het net en de lengten van de klossenpees moet worden aangepast en tevens de tussenring gaat meedraaien. Na een paar dagen op de vissertijd zijn de verbindingen tussen de grondpees van het net en de klossenpees door wrijving met de bodem dan ook zeer beschadigd en moeten deze laatste hersteld worden. Verder moeten, alnaargelang het gebruik, houten rollen 2 à 3 maal per jaar worden vervangen, immers een te kleine diameter van de klossen veroorzaakt een grote bijvangst, wat het sorteerwerk tijdens de vangstverwerking vergroot.

Het doel van het ontwerpen van de nieuwe klossenpees was dan ook de mogelijkheden te onderzoeken om meer slijtvastheid van klossen en verbindingen tussen grondpees en klossenpees te bekomen.

Om het in elkaar werken van de ringen te elimineren, zoniet toch te verminderen, werden de ringen vervangen door een continu doorlopende ketting voorzien van geharde stalen schakels. Tevens werden in plaats van houten klossen, massieve gummiklossen gebruikt.

De onderdelen die voor de nieuwe klossenpees worden aangewend zijn:

- gummiklossen (buitendiameter 150 mm, lengte 150 mm, binnendiameter 40 mm),
- ijzeren rondsels (dikte 5 mm, buitendiameter 70 mm, binnendiameter 40 mm),
- afstandsbusen, vervaardigd uit synthetische stof (lengte 50 mm, buitendiameter 60 mm, binnendiameter 50 mm),
- langwerpige ijzeren snelschakels (dikte 12 mm, lengte 120 mm).

Bij het samenstellen van de klossenpees worden tussen twee gummicrollen achtereenvolgens twee rondsels, een afstandsbus, twee rondsels en terug een afstandsbus op de ketting geschoven. Tussen de twee rondsels, die de afstandsbusen scheiden, wordt 'n snelschakel aan de schalm van de stalen ketting bevestigd. Aan deze snelschakels worden dan de verbindingen van de grondpees van het net vastgemaakt. Tenslotte worden bij de uiteinden van de ketting op de klassieke wijze aan de schakels vastgemaakt.

Het samenstellen van de klossenpees, uitgerust met gummicrollen en stalen ketting, kan derhalve door de vissers zelf worden gedaan, daar geen laswerk en draaiwerk nodig is.

Wat betreft de resultaten kan vermeld worden dat na 3 maanden gebruik aan boord van een garnaalvaartuig nog geen spoor is van merkbare slijtage, de verbindingen tussen net en klossenpees, de zogenaamde bindsels, nog niet hersteld moeten worden en tenslotte dat iets meer garnaal en platvis wordt gevangen met deze nieuwe optuiging.

Als besluit kan worden genomen dat het slijtageonderzoek moet verder gezet om na tenminste een jaar een reëel beeld te verkrijgen van de mogelijkheden in verband met slijtvastheid en vangmatigheid van deze nieuwe klossenpees.

Het groot gevaar van de regionalisering van de Zeevisserij

We hebben in ons vorig nummer gemeld, dat eerlang een K.B. zou verschijnen, waarbij de visvangst, de jacht en de bossen zouden ge-regionaliseerd worden en dat volgens inlichtingen in ons bezit, het Kon. Besluit welke eerstdaags zou verschijnen niet alleen de riviervisserij daarin begrijpt, maar ook de zeevisserij vermeldt en de tekst zegt: «MET INBEGRIIP VAN DE ZEEVISSERIJ».

Aan duidelijkheid laat dit niet te wensen over.

We deden als gevolg hiervan beroep op onze parlementairen hen vragend dat zij een amendement zouden indienen om de zeevisserij te onttrekken aan de regionale materies, daar men dit ook niet doet voor de havens, de diamantslijperij, sierplantenkweek, de cementnijverheid, de tapijtweverijen, enz...

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, steeds bekommerd om al wat onze zeevisserij aanbelangt, schrijft ons dienaangaande het volgende:

«Ik heb uw alarmkreet betreffende de regionalisering gelezen. Mag ik erop wijzen dat ik reeds weken geleden gewaarschuwd heb, zowel in de fractie van de CVP als bij de leden van de commissie die de grondwet en regionalisatiewetten moeten behandelen.

Ik heb ook reeds op het Bureau

van de Gewestelijke Economische Raad van Vlaanderen op 18 april deze zaak gesteld en meerdere argumenten opgegeven om dergelijke regionalisatie tegen te gaan... Daar is ook vorige week op hetzelfde Bureau door mij medegedeeld wat er komende was.

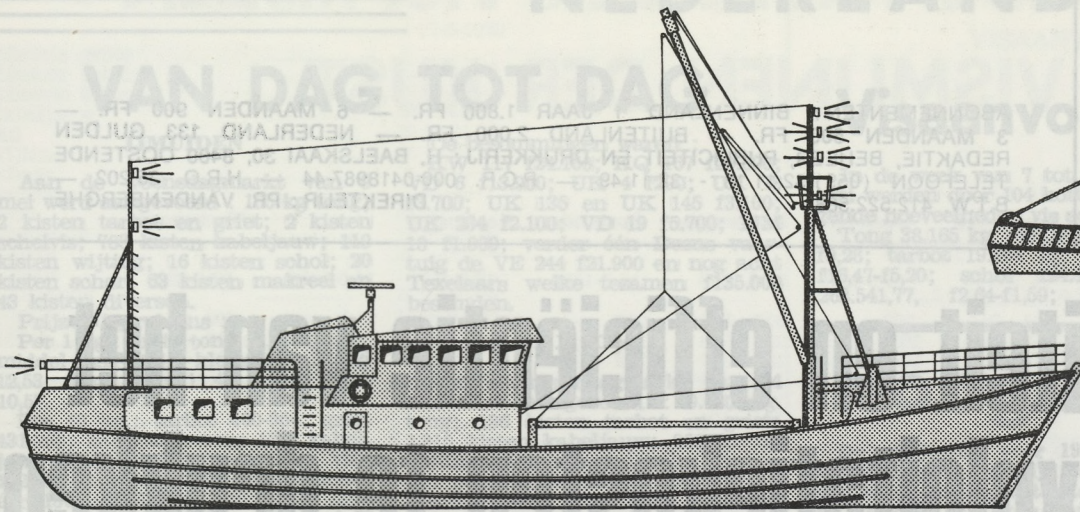
Met verschillende ministers heb ik de zaak hernomen. Daaruit blijkt dat de huidige voorziene regeling welke diode letter blijft omdat er nog een wet moet komen. In die wet zullen wij, indien nodig, de betrokken teksten doen wijzigen.

Het zal dus niet nodig zijn er een oorlog voor te ontketenen, denk ik.

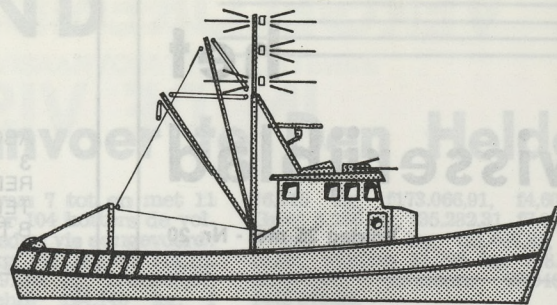
Tot daar volksvertegenwoordiger Dries Claeys die, zoals in het verleden, zeer waakzaam blijft.

Hopen we voor de vissertijd dat de andere Vlaamse parlementairen, die ook op de hoogte zouden moeten zijn van deze belangrijke poging tot regionalisering, tot welke kleur of geur zij ook behoren, hem zullen volgen, daar de visserij een nationaal, zelfs van een internationaal belang is en men in ons land het belangrijke daarvan niet schijnt te beseffen.

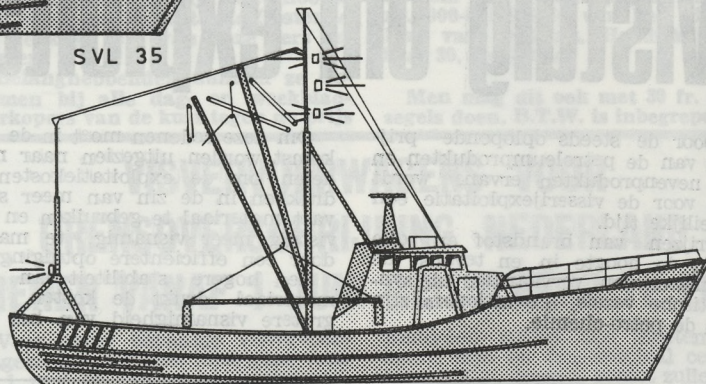
Wachten we dus af en hopen we dat de pogingen van Dries Claeys ons mogen behoeden voor wat wij een catastrofe voor de visserij zouden mogen noemen.



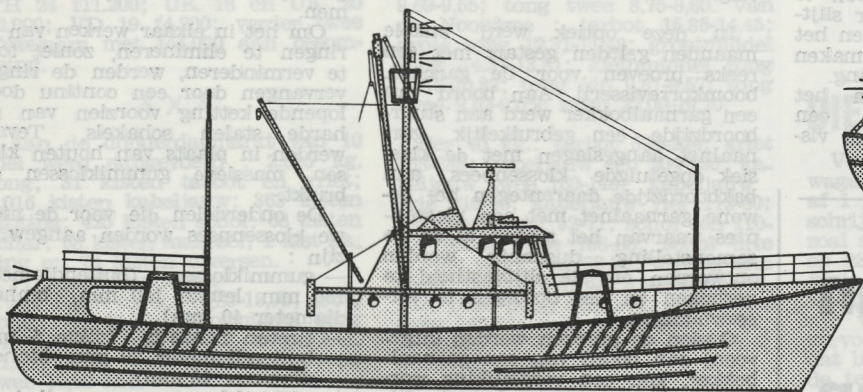
SVL 35



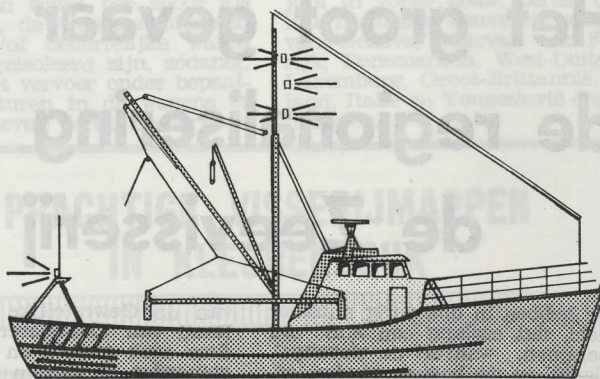
SVL 18



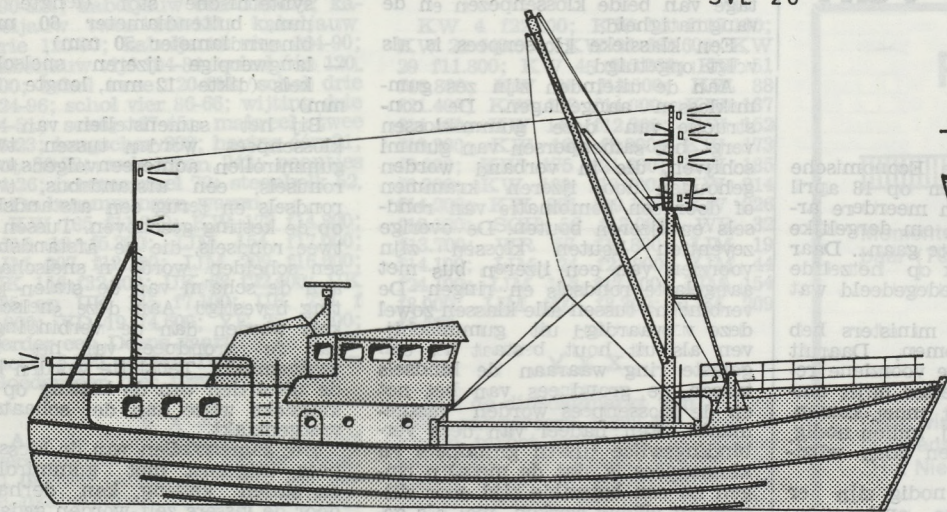
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30



SCHIEPswerVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir J VERHOEST TELEFOON 059/70.00.13

(8330V)

DE JAARVERGADERING VAN DE REDERSCOOPERATIEVE S.C.A.P.

Meer dan vijf miljoen frank ristournes en interessen aan leden, in het Europa Hotel te Bredene

Vrijdagnamiddag had in het Europa Hotel te Bredene voor een 60-tal aanwezigen de jaarlijkse statutaire vergadering plaats van de Coöperatieve redersvereniging S.C.A.P.

Vooraf werd een minuut stilte gehouden ter nagedachtenis van twee overleden beheerders, nl. de hh. Leon Maesen en Hubert Rammeloo.

Niettegenstaande de economische moeilijkheden van het jaar, is men, dank zij een wijs beleid van de beheerraad, er toch toe gekomen op de aankopen in het magazijn een ristourne toe te staan van nog tien procent en in totaal 63,70 centiemen per liter gasoil, daar de winsten gemaakt buiten de leden bij verkoop, ook deze ten goede kwamen.

Hierna laten we enkele gegevens volgen zoals ze op de Algemene Vergadering werden meegedeeld. Ze tonen eens te meer het groot belang aan van een rederscoöperatieve.

Uit de uiteenzetting van de heer Vandenberghe voor de algemene vergadering, ontleen we hiernavolgende. Hij zei o.m. :

Vandaag houden wij onze 30ste Algemene Jaarvergadering en geven wij dus in feite de uitslag van het 30 jarig bestaan weer van SCAP, welke in april 1948 door enkele vooruitziende middenslagreders gesticht werd, waaronder sommigen van U deze nog hebben gekend en herinneren, of waarvan een familielid daartoe behoorde. Die stichters waren immers: Aerts Charles, Biske Livron Michel, Christiaan Albert, Crabbe Felix, Dens Fernand, Vander Biest August, Verbank Leopold.

Het is ook 21 jaar geleden, dat ons de leiding van uw vereniging in handen werd gegeven om het toenmalige SCAP, dat als coöperatieve aan financiële en leidende armoede leed, nieuw leven in te blazen.

En het mag gezegd, dat dank zij Hulp in Nood en een beheerraad waarin alle leden, beheerders, vreemd aan het visserijbedrijf tot het verleden behoren, uw maatschappij zich langzaam terug opgetrokken heeft om ten huidige dage, niettegenstaande de zware economische crisis welke wij doormaken, zich volledig van haar taak als steun aan de visserij te blijven kwijten.....

Toen in 1957 de coöperatieve een betere aanloop nam, bestond de Oostendse vissersvloot nochtans uit meer dan dubbel zoveel vaartuigen dan thans, maar de verdeeldheid onder de reders was zo groot, dat praktisch op de samenwerking van een groepje middenslagreders na, er geen sprake was van coöperatieve geest tenzij bij de kleinen en de helft van de middenslagreders. Vele reders waren immers toen nog ook vertegenwoordigers van de ene of andere mazout- of oliemaatschappij, zonder te spreken van hen die onder allerlei vorm ook nog scheepsbenodigdheden verkochten en dus weinig of geen algemene onkosten kenden, vermits ze deze zaken in hun eigen huis of magazijn klaar speelden en de fabrikanten hen daarvoor ook een huur betaalden.

Dat er veel moed nodig was om het coöperatieve idee vol te houden en terug op gang te brengen, is een feit en blijft nog zo.

De drie of vier grote rederijen hadden toen immers hun eigen coöperatieve verzekering, hun eigen visafslag en hun eigen financiële relaties en belangen waarmede ze toen trachten de markt te beheersen en de

middenslag en kleinen van zich afhankelijk maakten. Die geestesgesteldheid bestaat bij sommigen misschien nog, maar is niet meer zo invloedrijk als toen het geval was, al blijft SCAP in veel gevallen een schietschijf, die men graag ten eigen profijte zou willen zien verdwijnen.

Het merendeel van de middenslag en kustvissersreders gingen toen zelf naar zee en het was gewoonlijk zoals nu nog, de vrouw die de financiële belangen te lande moest behartigen, en men voor de ene of andere reden afhankelijk bleef van bepaalde firma's.

De geschiedenis heeft ons geleerd, dat onze visserij niet alleen bureaucratisch dient geleid, maar ook met de medewerking van knappe schippersreders. De Belgische visserij is immers meest artisanal ingesteld en bestaat voor negentig procent uit vissersreders of gewezen vissersreders. Meer en meer vereist de toestand van de visserij nochtans een groter samenhang en een coöperatief beleid, wil men de gevaren van nationale en internationale visserijmaatregelen het hoofd kunnen bieden en niet onderworpen worden aan de financieel sterken in en rond het bedrijf, die onder allerlei vormen er zich mee verrijken. Op internationaal vlak hadden wij meer en meer af te rekenen met de toestanden op de visserijgronden, op nationaal vlak met de steeds groter wordende kostprijzen van herstellingen, scheepsbouw en materialen en nog steeds te veel gebrek aan coöperatieve samenwerking. Enerzijds kon daaraan verholpen, dank zij de vechtlust van hen, die maar één oplossing als de goede aanzagen, nl. de coöperatieve samenwerking.

Dat sommigen eens ze groot worden, dat niet willen begrijpen, hebben de feiten zowel hier als te Zeebrugge bewezen. Grote fabrieken zijn nog steeds in ons land er op uit zelf aan groten te leveren, wat ze aan hun grossisten aanrekenen, daar de kleinen niet interessant genoeg lijken. Ze stellen zich nog veel te veel in de plaats van hun grossist zelf.

De huidige moeilijkheden zowel op internationaal als op nationaal vlak eisen nochtans alle aandacht en aller samenwerking. Want met reden stellen wij nog steeds de vraag: wat zou er gebeuren moesten de coöperatieven Hand in Hand, Hulp in Nood, SCAP en de coöperatieve visafslag te Oostende verdwijnen. Pas als het te laat is, zou men het beseffen.

Eens te meer hebben de coöperatieven SCAP en Hulp in Nood dat bewezen, dank zij hun volharding en verweer tegen allerlei middelen gevolg van het eigen belang.

Op het ogenblik dat wij de huidige zware oliecrisis doormaken, welke voor de toekomst nog het zwaard van Damocles boven ons hoofd houdt, zijn er nog steeds reders die van de ene naar de andere lopen om vijf of tien centiemen goedkoper te kunnen kopen. Ze beroepen zich op het feit, dat zij meer liters kopen, financieel sterker staan, enz..... Ze vergeten nochtans, dat ze ook klein geweest zijn en toen in tijden van nood ook moeilijkheden hebben gekend. Ze vergeten dat, moesten die coöperatieven niet bestaan de kostprijzen van veel visserijbenodigdheden in welke vorm ook, veel duurder zouden uitvallen.

En in SCAP en Hulp in Nood worden de kleinen even goed en met dezelfde ristournes gediend, als de groten. Want het is spijtig te moeten vaststellen, dat alleen wanneer het slecht gaat in de visserij, men om hulp vraagt en men van samenwerking spreekt. Als de zaken er goed voor staan, dan vergeet men dit.

(Vervolg blz. 5)

ALLE BUNKERMATERIAAL
GASOIL,
MARINE FUELS,
OLIEN en VETTEN

AVIA ROSSEEL N.V.

L. Coiseaukaai 21, BRUGGE HAVEN

Tel. (050) 33.99.14 (5 lijnen) — Telex 81 332

Vertegenwoordiger voor de kuststreek:

HERMAN FAICT

Steenhovenstraat 28, BREDENE — Tel. (059) 32.16.76

(8328V)

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie : Fabriek - Oudenburgswg, 31
Tel. : (059) 32.12.10 Tel. : (059) 70.15.42

(059) 70.14.41
(059) 70.70.33

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manila, polyethylene,
polypropylene en nylon

Mechanische fabricage van netten
NYLON GARENS, TOUWWERK en NETTEN

Gedeponeerd merk



Specialiteiten

Voor de Zeevisserij:

Manila, sisal en nylon trawltwine
Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-up garens
in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Taplijtgarens
in sisal en synth. garens

Sport

Allerlei netten

(8320V)

BEDRIJFSKLEDING

Veyo

LANGE LOBROEKSTRAAT 1 2000 ANTWERPEN

Tel. (031) 36 31 97 - 36 96 97 B.T.W. 508.009.883

★

- Een beroepskleding met standing waarin U onge- hinderd en gemakkelijk werkt en toch een ver- zorgd voorkomen behoudt.
- Rubber schorten en botten.
- Zweedse orthopedische blokken.
- Veiligheidsschoenen - handschoenen.

(8328V)

Verkoop...

Huur en onderhoud...

Onderhoud....

van alle elektronische toepassingen
voor ZEE-, KUST-, BINNEN- en
RIJNVAART worden U aangeboden
door:



- RADIOTELEFOONS VHF - UHF
- BOCHTMETERS
- RICHTINGZOEKERS
- RADARS
- MEGAFOONS
- ZENDERS/ONTVANGERS SSB
- DIEPTEMETERS
- AUTOMATISCHE
STUURAPPARATEN, enz.

Voor alle verdere inlichtingen
telefoon of schrijf aan

SAIT ZEEKUST

8400 Oostende - H. Baelskaa 21 Tel. : (059) 32.08.11/16

8450 Nieuwpoort Kaal 46 Tel. : (058) 23.31.51

8380 Zeebrugge - Wandelaarstr. 4 Tel. : (050) 54.41.21

(8321V)

Niettegenstaande dit alles, heeft SCAP dit jaar ook het hoofd boven water kunnen houden en blijft de coöperatieve een sterke pion bij de bevoorrading in visserijgetuig, brandstoffen en bij de bouw en herstelling van vissersvaartuigen, welke onbezonnen kritiek, meestal door eigenbelang of door vooroordeel ingegeven er ook heerst en waar de klaps van de kaai veel groter zijn, dan de medewerking om het de zaken gemakkelijker te maken. Het jaar 1978 heeft dit nogmaals bewezen, al is de Oostendse vissersvloot in enkele jaren tijd van de helft in getal verminderd en worden allerlei middeltjes gebruikt om de coöperatieve samenwerking te ondermijnen.

De uiteenzetting van cijfers, zal U eens te meer aantonen dat SCAP zijn leden gedurende het jaar 1978 onloochenbare diensten heeft bewezen waarvan men het groot belang pas zou beseffen, moest de coöperatieve niet meer bestaan.

Wij zeggen, dat niettegenstaande de vloot in 1978 opnieuw van 50 eenheden verminderd is, waaronder 16 leden van SCAP, het zakencijfer in de hoofdzetel voor 1978 tot 110.027.862 fr. opgegaan is, waar in 1977 het 105.070.295 fr. bedroeg. Hier dient in acht genomen te worden, dat in 1978 aan geen scheepsbouw werd gedaan en dat er vooral tengevolge van het noodzakelijk stopzetten van de herstelling der vloten voor het Zeewezen en de visserij, een zakencijfer van meer dan vier miljoen verloren ging, wat een belangrijke faktor was in de bedrijvigheid van dit jaar.

VERKOOP GASOLIE VISSERIJ

De verkoop van gasolie aan vissersvaartuigen, niettegenstaande de sloop van 50 vaartuigen, waaronder deze van 16 leden, verhoogde.

Uit de statistieken stellen wij vast, dat reeds in 1978 de officiële verkoopprijzen van gasoil van 4,22 fr. naar 4,69 fr. stegen, waar ze op het ogenblik dat wij dit verslag neerpennen, reeds tot 5,83 fr. opgegaan zijn, wat de uitbatingskosten geweldig beïnvloedt.

Of die toestand zal verbeteren, valt ten eerste te betwijfelen, in acht nemend de houding van de olie verkopende landen, die straks de wereld zullen leren hoe zij als onderontwikkelde landen, de economie van Europa zullen beïnvloeden.

Om de leden een idee te geven van de opeenvolgende prijsverschommelingen welke in 1978 plaats hadden en de directe teruggaven op faktuur, laten wij hierna de tabel volgen van de achtereenvolgende wijzigingen die zich voordeden in de officiële prijsnoteringen.

OFFICIELE VERKOOPPRIJZEN VAN MAZOUT AAN DE VISSERIJ IN 1978

data	prijs	onmiddellijke ristourne
1. 1.78	4,41	0,17
9. 1.78	4,32	0,17
2. 3.78	4,22	0,17
10. 3.78	4,33	0,17
20. 4.78	4,43	0,17
28. 4.78	4,52	0,19
18. 5.78	4,43	0,19
18. 8.78	4,31	0,19
28. 8.78	4,31	0,51
13. 9.78	4,51	0,51
18. 9.78	4,51	0,51
13.10.78	4,42	0,42
6.11.78	4,42	0,10
8.11.78	4,69	0,14
10.11.78	4,79	0,24
13.11.78	4,69	0,39
22.12.78	4,69	0,39
17. 4.79	5,69	0

Uit die statistieken alleen, zal blijken, dat de grote maatschappijen en ook sommige voortverkopers in de zomerperiode, wanneer het verbruik

te lande en in de industrie veel geringer is, tot groter ristournes bereid zijn en sommigen zich daaraan laten vangen. Ook wij moesten volgen, wilden we sommige leden naar een ander niet zien gaan. En we hebben alleen de niet coöperateurs daarmee een dienst bewezen. Want een lid dat zich gedeeltelijk bij een ander bevoorraadt, kan statutair van de eindejaarspremie niet genieten en is niet te aanzien als een lid.

Wanneer wij deze teruggaven op de totale verkoop in de loop van het jaar samenvoegen en een gemiddelde maken van de teruggaven per liter, betekent dit dat SCAP gemiddeld 43,70 centiemen per liter terug gaf, waaraan thans als eindejaarspremie nog 20 centiemen zal toegevoegd worden, zodat alle leden die zich in 1978 regelmatig bij SCAP hebben bevoorraadt, voor dat jaar een totale ristourne van **63,70** centiemen per liter zullen ontvangen hebben.

Aan de redersvereniging Hand in Hand te Zeebrugge werden in 1978 voor 6.034.327 liter gasolie geleverd. Sommige leden hier zijn ook coöperateur, voor zover de prijzen lager liggen. Ze vergeten echter dat de ristournes welke zij van anderen krijgen, niet meer zouden bestaan, moest de coöperatieve Hand in Hand niet meer bestaan. De reders die agent zijn van een maatschappij, lopen immers geen enkel financieel risico en ontvangen als commissie minstens 15 cent per liter en worden alle onkosten gedekt.

Wij stellen nochtans de vraag wie van gans het jaar door, dezelfde ristourne gaf als SCAP.

In stad, dus in verbruik, leverden wij ook aan particulieren meer dan twee miljoen liter.

Hier is er voor de toekomst een mogelijkheid om uit te breiden, moest elkeen het zijne bijdragen ons daarin te steunen en vrienden en familieleden trachten te bewegen hun brandstof bij jons te nemen.

De verkoop van lichte fuel werd in 1978 opgedreven. Ook hier doen wij al het mogelijke om de verkoop op te drijven en laten de meerdere inkomsten hier gemaakt, ons toe, onze algemene onkosten met hetzelfde personeel tot een minimum te herleiden.

Waar het mogelijk was, hebben wij ook aan voortverkopers afgezet, weliswaar met een geringe winst, maar veel kleintjes maken een grote.

De eerste drie maanden van 1979 laten ons toe te melden, dat deze in 1979 zal verdubbeld zijn. Ook de verkoop van diesel werd ernstig aangepakt en zo verdubbelden wij in 1978 de verkoop.

De verkoop van benzine is praktisch niet veranderd, rekening houdend met het feit, dat de zaterdagen, zon- en feestdagen niet verkocht wordt, en dat de pompen reeds te 17 uur gesloten zijn.

Deze verkoop was in 1978 immers 212.334 liters tegen 210.153 liters in 1977.

DE VERKOOP IN MAGAZIJN

Ook hier is er, niettegenstaande een vermindering van de vloot, een verhoging van afzet waar te nemen.

Waar het verkoopcijfer in 1976, 16.769.632 fr. beliep, was deze in 1977, 17.952.098 fr. en is ze in 1978 gestegen tot 18.120.885 fr.

Hier hebben wij natuurlijk af te rekenen gehad met het verlies van de vloten, herstellingen en verkoop die in 1977 meer dan 4 miljoen frank noteerden en in 1978 tot nul zijn herleid, maar die wij hopen in 1979 herop te beuren.

Buiten de verkoop van vloten werden de produkten in magazijn voorradig zeer goed verkocht. Voor Engelse Kabel, verven en ollegoed werd er een merklijke vooruitgang geboekt. Wij dringen er bij onze leden eens te meer op aan van de scheepskuiser te eisen, Levis Hempel produkten te gebruiken, waarvan SCAP de vertegenwoordiger is. Buiten de ristourne van 5% op faktuur voor sommige aangelegenheden, wordt ook thans op alle aankopen in magazijn nog een eindejaarsristourne van 10% bijgegeven, wat voor hen die alles in magazijn aanschaffen betekent, dat zij ook hier een totale ristourne van 15% op hun faktuur hebben ontvangen.

(Vervolg blz. 7)



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

de beste smeeroliën
voor scheepsdieselmotoren
tegen de nauwkeurigst

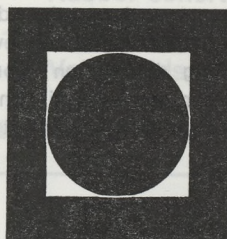
berekende
prijzen



VANELLUS ENERGOL IC-MB

Overal te verkrijgen
bij de belangrijke scheepvaart-voortverkopers

(8322V)



opdedrynck

p.v.b.a.

H. Baelskaai 35,
8400 OOSTENDE

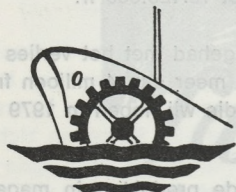
Tel. : (059) 32 37 76

Alle veranderingswerken

Algemene elektriciteitsondernemingen
bouw-, industrie- en scheepsinrichtingen
Industriële componenten Siemens

(8323V)

Lees „HET VISSERIJBLAD”



van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

Tel. 01172—1765
na 16.30 uur 1569—1590

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE” dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

Weet U dat ook wij bouwers zijn van alle types winches.

Wij leverden op alle door ons gebouwde visserij-schepen onze viswinches, bij boomkorvisserij voorzien van de door de Nederlandse Scheepvaart Inspectie thans vereiste hulptrommels.

Wij geven U zeer korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.

(8179V)

KAPITAAL :

Daar ieder jaar er moet op gewezen worden, dat SCAP over te weinig kapitaal beschikt en zij daardoor tijdens het jaar moeilijkheden heeft om aan haar verplichtingen tegenover de leveranciers te voldoen, heeft de beheerraad beslist ook dit jaar met de bijkomende ristournes volgende regeling te treffen.

Voor de bijkomende ristournes van de niet-volstorte leden, zullen de teruggaven afgehouden worden, tot hun aandelen op hun spaarboekje volstort zijn. Dit bedrag wordt op hun spaarboekje overgeschreven en geeft jaarlijks recht op een intrest, bepaald door de Algemene Vergadering, welke tot op heden 6% bedroeg.

De kapitaals aandelen worden tot 2.500 fr. per brutoton opgevoerd.

DE WERKING VAN DE WERKHUIZEN

Waar in de werkhuizen tengevolge van nieuwbouw in 1975 voor 59 miljoen zaken werden gedaan en dit in 1976 geslonken was tot 36.719.816 fr. met een verlies van 1.443.523 fr., werd dit zakencijfer in 1977 tot 31.600.000 fr. herleid maar met een overschot van 338.326 fr. Zoals blijkt uit wat hierna volgt, is die toestand voor 1978 merkkelijk verbeterd.

Het wordt welhaast echter een gewoonte bij elke gelegenheid weer te spreken over de slechte economische toestand waarin wij verzeild zijn geraakt.

Faillissementen en sluitingen van bedrijven zijn aan de orde van de dag en de grote verliezen door talrijke bedrijven gemaakt, zijn ontelbaar.

Voor al arbeidsintensieve bedrijven, zoals ons werkhuis er ene is, zijn zeer kwetsbaar en van de minste stoornis in de productiviteit van een werknemer, is dit nadelig. Ofschoon wij er in geslaagd zijn het rendement van onze werkhuizen weer enigszins te verbeteren, verhelen wij niet, dat dit toch beneden onze verwachtingen gebleven is en dat het veel beter zou kunnen.

Met een bezetting, die gedurende het afgelopen boekjaar gemiddeld een werknemer lager lag dan het vorig jaar, voerden wij 1.430 opdrachten uit tegen 1.317 het vorig jaar. Ons zakencijfer beliep het afgelopen boekjaar een bedrag van 41.474.000 fr. tegen 31.620.000 fr. in 1977, een stijging dus van ruim 30%.

Het percentage gedeeltelijke werkloosheid beliep in 1978 in onze werkhuizen 11% tegen 20% in 1977. Wij hopen dit in 1979 te kunnen wegwerken, zo geen nieuwe sociale eisen alle initiatieven doden. De syndikaten schijnen echter nog niet te begrijpen dat werkverkorting met hoger lonen en allerlei onnodige sociale lasten de dood van talrijke initiatieven en bedrijven voor gevolg heeft gehad en nog zal hebben. Hun leuze is immers spreken van rechten alsof in ons land, de sociale voordelen niet dienen aanzien te worden als de hoogste in Europa uitgekeerd.

De personeelskosten liepen van 16,4 miljoen in 1977 tot 18,9 miljoen in 1978 wat een verhoging betekent van 15%. Het overschot beliep in 1978 een bedrag van 1.520.000 fr. of 4% tegen 338.000 fr. of 1% het jaar ervoor, wat nog niet voldoende is om het bestaande materiaal behoorlijk af te schrijven. Deze cijfers geven U een beeld van de wel zeer moeilijke toestand, waarin bedrijven die het moeten hebben van tewerkstelling van werknemers, zich bevinden. Wij beweren niet, dat onze situatie gelijk is aan die van andere bedrijven. Dat er een bepaalde parallel te trekken valt, is zeker. Een productieverhoging van 30% gepaard gaande met een stijging aan personeelskosten van 15% resulteert in het overschot van 4% dat ons in leven houdt, maar niet voldoende om gebouwen en machines procentsgewijze af te schrijven.

Enerzijds is dit een gevolg van de vaak scherp concurrerende prijzen, waarvoor men moet werken, anderzijds van de hoge lasten welke op een bedrijf drukken en van de noodzakelijkheid de produktiviteit van elke werknemer van klein tot groot op te drijven.

VOORUITZICHTEN

Het is al verscheidene jaren geleden dat wij, op het stuk van opdrachten een optimistisch geluid konden laten horen.

Of de jaren die volgen ons zullen toelaten de twee eindjes verder aan mekaar te knopen, zal de toekomst uitwijzen. Het voornaamste is nochtans goede service te verlenen opdat de vaartuigen behoorlijk en vlug het zeegat zouden kunnen kiezen. Tenslotte dient niet vergeten, dat

het verlies van de vertegenwoordiging en herstel van de R.F.D. vloten een grote schade werd waarvoor ten andere nog steeds voor de bevoegde rechtbank een procedure aanhangig is.

Ondertussen hebben wij de vertegenwoordiging van een ander belangrijk merk van vloten in handen genomen en zal bij vernieuwing van uw vloten bij ons verkocht, zoals vroeger met 20% door Hulp in Nood tussengekomen worden. Voor de herstelling is er een regeling getroffen met een service station ter plaatse. Wanneer bijgevolg van vissersvaartuigen een vlot afgekeurd en vernieuwd moet worden, moet U zich wenden tot SCAP, waar niet alleen de vernieuwing aan goedkope voorwaarden, maar ook een behoorlijke service zoals door de zeevaartinspectie vereist, zal geschieden.

Met de door ons afgesloten kontrakten voor de afbouw van vijf nieuwe schepen kunnen wij zeggen, tot einde 1980 werk te hebben. Nog andere zijn in het verschiet.

Ook buiten de visserij waren en zijn wij actief. Waar wij naast andere opdrachten, het afgelopen boekjaar de inbouw verzorgden van 15 Dieselmotoren in Nederland en België, hebben wij ook voor de toekomst op dit vlak redelijke vooruitzichten. Alles hangt er van af, welke houding de vakbonden zullen aannemen. Worden nieuwe sociale eisen buiten de gewone verhoging der lonen volgens index, naar voren gebracht, dan zien wij eenvoudig af risico's te nemen om verliezen te lijden en volk te werk te stellen. We betreuren te moeten vaststellen, dat de vakbonden het weer nodig oordelen met nieuwe eisen op tafel te komen, nadat wij een uiterste inspanning gedaan hebben om, niet in eigen belang, doch in het belang van onze werknemers, langlopende kontrakten af te sluiten. Dat men spreekt over werktijdverkorting om zo het werkloosheidsprobleem of althans een gedeelte ervan, uit de wereld te helpen, is belachelijk want daarmee wordt de werkloosheid niet opgelost, en wanneer men eist, dat een werktijdverkorting gepaard moet gaan met behoud van loon, dan moet men toch concluderen, dat hun inbreng in dit probleem een wel erg negatieve is, en dat het gemakkelijker is eisen te stellen, dan werk te verschaffen.

Met U dit overzicht te geven hebben wij gemeend, U toe te laten een klare kijk te hebben op wat de verrichtingen van uw beheerraad in 1978 zijn geweest.

Wij sluiten dit verslag dan ook met onze dank te betuigen aan al wie de cooperatieve trouw bleef, aan de Zeevaartinspectie, de waterschouten en maritieme diensten, onze leveranciers en in het bijzonder aan ons personeel van klein tot groot, van werkhuis tot het magazijn en burelen, hopen dat zij samen met ons, verder zullen werken om het coöperatief gebouw in dertig jaar niettegenstaande alle tegenkantingen en afbraakopgingen zo sterk uitgebouwd, verder te kunnen doen bloeien in het belang van de ganse visserij en onze reders leden in het bijzonder.



Smidse
Nieuwbouw en
Herstellingen
HOUT- en IJZER
BOUWONDERNEMING

SCHEEPSWERF **FIRMA**

Gustaaf HAERINCK

SCHEEPSBOUWER
Werfkaai, 21 — Zeebrugge
Telefoon (050) 54 41 96

(0392517)

Algemene Vergadering van de Coöperatieve Verzekerings- maatschappij „Hulp in Nood”

In datum van vrijdag 18 mei ging de Algemene Vergadering van Hulp in Nood onder grote belangstelling door in de instelling van het Europahotel te Bredene.

In het verslag over de maatschappelijke werking van het jaar 1978 wees de heer Vandenberghe op voortdurende opgang van Hulp in Nood die in 1978 ten overstaan van het voorgaand jaar wederom een vooruitgang boekte.

Verder brak de spreker een lans voor de aanpassing en modernisering van de vloot en gaf hij een overzicht van de mogelijkheden voor jonge reders en schippers om over speciale kredieten en subsidies te kunnen beschikken voor nieuwbouw of aankoop van een tweedehands vaartuig en dit in het bijzonder wat de VOZOR-gelden betreffen.

Door spreker werd eveneens gewezen op het belang van de coöperatieve actie en op het feit dat de aanwezigheid van de coöperatieve maatschappijen, aanleiding geeft tot een verplichte prijsmatiging bij de private maatschappijen. Het eventueel wegvallen van de coöperatieve instellingen zou dan ook een ramp betekenen voor de visserij.

Na goedkeuring van het maatschappelijk verslag, evenals van het verslag van het College van Commissarissen en van de balans, winst- en verliesrekening, werd de aanstelling van de heer Vantorre André als beheerder door de Algemene Vergadering bekrachtigd. Hierna werd overgegaan tot de uitkering aan de leden, van het voorbehoudingsfonds, hetzij van een ristourne voor een bedrag van 1.945.475 fr.

Vervolgens wees de heer Vandenberghe nog op de gevaren voor aanvaringen bij vissen in de trafiekroutes voor het opgaand en neergaand scheepsvrachtverkeer in het Kanaal en Nauw van Kales en op het misbruik door schippers van de VHF kanalen op zee.

Tot slot bracht hij hulde aan de grote hulp door de dienst van het Loodswezen, de waterschouten, het Zeewezen en het Ministerie van Landbouw verleend zonder de NMKN te vergeten, die een onmisbare steun is gebleken in de verdere uitbouw en modernisering van de Belgische vissersvloot.

Hiermede werd de 39e jaargang van het bestaan van Hulp in Nood afgesloten en hoopte de heer Vandenberghe dat zij volgend jaar allen samen het veertigjarig bestaan van hun coöperatieve verzekering zouden mogen vieren.

Daarna werden allen aan een koffietafel uitgenodigd, aldus eens te meer de sterkte van de maatschappij bewijzend.

MAROKKO MENGELT VISSERIJ EN POLITIEK

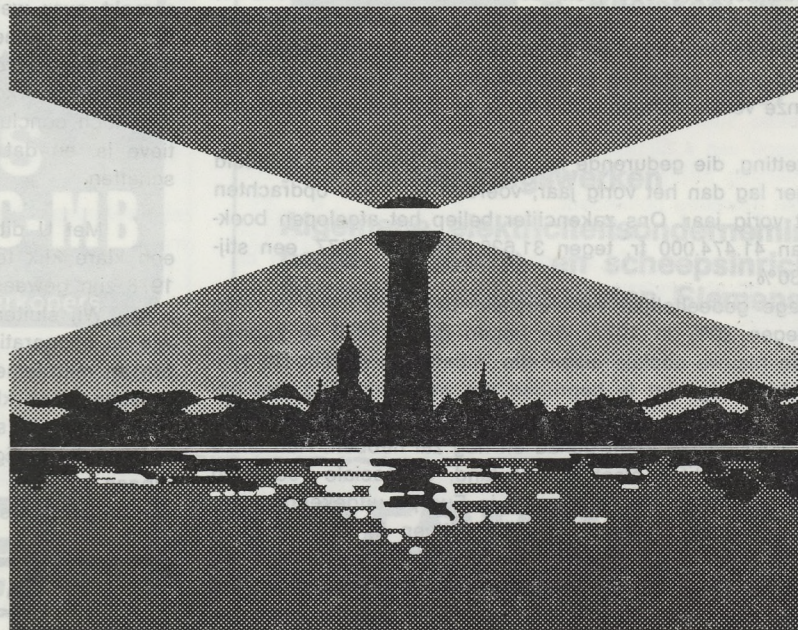
Nadat Spaanse regeringsvertegenwoordigers een bezoek brachten aan Algerië in het kader van het betrachteren van commerciële akkoorden en er onder meer enig begrip opbrachten voor de eisen voor zelfstandigheid van het Polissario, de bevolking van de vroegere Spaanse Afrikaanse kolonie die opgedeeld werd tussen Mauretanië en Marokko, is Marokko plots overgegaan tot het opbrengen van verscheidene Spaanse vissersvaartuigen die in de 200 mijlszone van dit land opereerden. Het is duidelijk dat dit een weerwraakmaatregel is vanwege Marokko en zeker niets te zien heeft met overtredingen begaan door Spaanse vissers die tot dan ongestoord, volgens 'n Spaans-Marokkaans akkoord deze wateren mochten bevissen.

Het Polissario wordt gesteund door Algerië, dit tegen Marokko en Mauretanië, en het is duidelijk dat Algerië bij Spanje aangedrongen heeft om één, voor het Polissario gunstige mededeling. Men heeft daarbij zeker niet kunnen vermoeden dat dit aanleiding zou geven tot het onmiddellijk opbrengen van

Spaanse vissersvaartuigen. De Spaanse visserij zal nu waarschijnlijk aandringen op een omgekeerde mededeling, zo dat Spanje wellicht binnenkort in dit verband tussen twee stoelen zal komen te zitten.

Dat visserij en politiek door elkaar gewezen wordt, hebben we voorheen reeds kunnen vaststellen bij John Silkin, de Britse minister van landbouw en visserij, die nooit naliet zijn anti-E.E.G.-gezindheid te laten primeren over gelijk welke mogelijkheid tot overeenkomst in de visserij tussen de „Negen”.

REDEERS
LEEST UW
VAKBLAD



Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust. Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belangrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel erg ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u

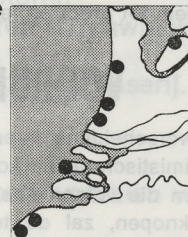
op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verdo vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service

IJMUIDEN STORES

Oostende, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932.
Zeebrugge, Coöperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJmuiden, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
Katwijk, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
Urk, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
Scheveningen, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
Stellendam, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*



● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTIALE winterprijs, nl. 2.000 fr TENKAMERS, douche, spe. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8. Oost. Inl tel (059) 50.19.71 80.27.52.
(7116N-8199V)

Weetjes...

In Canada hopen de zoutvisserijen hun produktie in de eerstvolgende twee jaar te zullen verdrievoudigen, dit in verband met de optimistische vooruitzichten waardoor de regering liet verstaan dat de kabeljauw- en gulvangst op Newfoundland met 300% zouden kunnen rijzen.

Door een Finse werf werd voor de eerste maal een stalen type 27-meter treiler te water gelaten dat bestand is tegen het drijfijjs. Tot nog toe was de 160 eenheden sterke Finse houten treilervloot verplicht minstens 4 maand in de winter, de haven te houden.

Over de klachten door bepaalde landen van de EEG te Brussel ingebracht in verband met het onwettelijk karakter van de overlandingen door Britse seiners en treilers van de, voor de zuidkust van Engeland gevangen makreel, heeft de E.E.G.-kommissie laten weten dat er niets onwettelijks aan deze verhandelingen is, maar dat deze reders de premie voor uitvoer naar Derde landen niet toegewezen krijgen.

In Frankrijk hebben viskopers zich bezwaard tegen de toenemen de kleinverkoop door de vissers zelf aan partikulieren, restaurants en markten. We menen dat dit maar ontstaan is omdat de vissers zelf te weinig aangeboden kregen door dezelfde kopers. Anderzijds verkopen ook in België, onder meer aan onze „trap“ de kleine visserij rechtstreeks aan de verbruiker.

Testen uitgevoerd door het West-duits onderzoekingsvaartuig, de „Anton Dohrn“ hebben uitgewezen dat het herstel van de haringstock op de St.-Georges-bank voor de Oostkust van de Verenigde Staten, nog niet voor de nabije toekomst is. Ook in Amerikaanse wateren zit men dus met het haringprobleem opgeschept.

In Canada is men, onder druk van de visserijkringen, eindelijk tot een afzonderlijk departement voor de visserij en zeeën gekomen. Dit bleek nodig vooral door de ontwikkeling en uitbreiding die de Canadese visserij sinds 1974 kreeg en meer nog door de uitbreiding van de economische zone en visserijlimieten tot 20 mijl.

Op Taiwan, een onafhankelijk eiland voor de kusten van China, zijn er meer dan 200 palingfarms met vijvers die samen een oppervlakte van 1500 ha bedragen. In 1978 werd voor bijna 200 duizend ton paling uitgevoerd voor een totale waarde van 14 miljard B.fr. Omgerekend betekent dit 70 B.fr. het kg.

Door Canada worden er twee visserij-onderzoekingschepen gebouwd die elk rond de 300 miljoen B.fr. zullen kosten. Een volledig geïnstalleerd laboratorium zal aan boord worden ingebouwd. Beide vaartuigen van 50 meter lang, zullen over het allernieuwste vistuig beschikken.

De minister van visserij van Peru heeft op 30 april een einde gesteld aan de industriële visserij op de kusten van zijn land, behalve op de uiterste zuidelijke kust. Reden hiervoor is het feit dat, einde april reeds meer dan de helft van het toegelaten vangstkontingent van 2 miljoen ton voor 1979, opgebruikt was.

Van de iets meer dan 1 miljoen ton capelinvis die Noorwegen, in overeenkomst met de Sovjet-Unie in 1979 mag aanvoeren uit de verre Noordelijke zee, heeft dit land einde april reeds meer dan een half miljoen ton aangevoerd. Voor het zomer- en vroeg-winterseizoen, rest Noorwegen nog zowat een half miljoen ton.

Voor de wintervangst op capelin eindigende in april 1979, heeft Noorwegen een vloot van zowat 400 seiners ingezet! De meesten van hen zijn nu uitgerust voor de vangst op blauwe wijting waarvan zij, vanwege de E.E.G. een contingent van 125 duizend ton toegekend kregen.

Ook Groot-Brittannië begint langzamerhand een industriële visserij op de blauwe wijting te starten. Dit vooral als verlenging op het makreelseizoen waarvan de Britse regering beslist had deze niet verder toe te laten gezien het toegekend kwotum overschreden werd.

In de Canadese kustprovincies werden in de visserij zeer goede resultaten verwezenlijkt. De aanvoer steeg er met ongeveer 10%, terwijl de brutobesommingen met bijna 50% omhoog liepen! Dit volgens een verslag uitgaande van het departement van de Federale Visserij.

De twee grootste scheepswerven op de Westkust van de Verenigde Staten, de „Marco“ uit Seattle en de „Campbell-Industries“ uit San Diego zijn door uitwisseling van aandelen tot één enkele scheepswerf versmolten. De Campbell-scheepswerf was vooral bekend door de bouw van tonijnsschepen.

De grote Poolse rederij „Odra“ heeft 4 hektreilers omgebouwd voor de visserij op pijl-inktvis. De zeezeizen zullen ongeveer 6 maanden duren waarvan een groot gedeelte zal doorgebracht worden in de tropische zeeën. Aan boord heeft

men zich voornamelijk met Japanees vistuig uitgerust.

De vergiftiging verleden jaar veroorzaakt in Groot-Brittannië door het eten van zalm in conserven, door hetgeen men noemde, het botulisme, heeft aan de firma „John West“ van Unilever, 120 miljoen gekost wegens massale terugloop van het verkoopcijfer. Op dit ogenblik is de verkoop van dit produkt in Groot-Brittannië, nog maar altijd één zesde van de vroegere verkoop.

Er waren 2 dodelijke ongevallen in Engeland.

De Canadese visserijvloot van de provincie Brits-Columbia is met een ultra-moderne hekdiepvriestrieler van 58 meter lengte aangegroeid. De trieler werd in Japan gebouwd.

De Canadese haringvloot heeft in het seizoen van de volle haring slechts 43 duizend ton kunnen opvissen van de toegekende 59 duizend ton. Het was een haringseizoen met afwisselend goede en veel minder goede vangsten. De rekord-besomming voor één enkele dag kwam op rekening van een trieler uitgerust met kleuwnetten, met iets meer dan 3 miljoen B.fr., op één enkele dag!

Een forellenfarm op de rede van Cherbourg met rond de 80 duizend jonge kleine forellen heeft haar activiteit moeten stoppen vanwege een virus die dodelijk is voor deze vissen. In zoet water kan men deze virus door toevoeging van een tegengifft bestriden. In zeewater is dit tot nog toe niet het geval.

Wegens overtreding van de navigatiereglementering ter hoogte van het Franse eiland Ouessant, is de rederij van de Amerikaanse tanker, de 40 duizend Brt metende „Golden Endeavour“ verplicht geweest een waarborg te storten van bijna 3 miljoen B.fr. in afwachting van de behandeling van de zaak voor de maritieme rechtbank van Brest. Ter waarschuwing aan onze schippers kunnen we wel zeggen dat langzamerhand de controlemaatregelen van de vaartovertradingen uitgebouwd worden en het net zich om de overtreeders even langzaam toehaalt.

Een Franse rederij heeft één van haar containerschepen bemannend met Chinezen, terwijl nog alleen de kapitein de Franse nationaliteit bezit. De Chinezen worden aanvaard op basis van miserielonen. Er is natuurlijk geen enkel waarborg voor de bekwaamheid van de lagere officieren en bemanningsleden. Er is een hevige protest uitgegaan van de syndikaten, zowel van de officieren als bemanningssyndikaten. Alhoewel we zeker niet akkoord gaan met het aanwerven van een miseriebemannings, moeten de syndikaten toch ook wel de hand in eigen boezem steken, door hun onverantwoordelijke looneisen en werkdagverkortingen die voor de rederijen ten slotte een ondragelijke last worden. Men heeft het werkelijk gezocht.

Van de 120 meter diep liggende gezonken tanker „Gino“, is de olie-

brei zich op de zeebodem aan het uitspreiden. Een onderzoek met een kleine zakduikboot heeft uitgewezen dat de zeebodem nu reeds bedekt is over een afstand van 1.000 meter omheen het vaartuig. De laag is van enkele cm tot 60 cm dik. De „Gino“ had 40 duizend ton aan boord. Men had verwacht dat de oliebrei zich, door de koude temperatuur in vaste vorm zou omgezet hebben, hetgeen niet is gebeurd. Er kan nog heel wat brei uit het vaartuig vrij komen.

Te Fecamps in Frankrijk heeft een visinleggerij haar deuren moeten sluiten, enerzijds door het uitvallen van heel wat industriële treilers, anderzijds door het invoeren uit de ontwikkelingslanden van goedkope viskonserven. Hierdoor kwamen 23 mensen op straat.

Ook in West-Duitsland hebben de rederijen moeilijkheden met de syndikaten, in verband met het verplicht aantal vissers aan boord. Door de ultra-modernisering op de nieuwe treilers werd heel wat handarbeid uitgespaard, zodanig, dat de rederijen een minimum van 12 man vooropstelden. De syndikaten hebben een kleine toegeving gedaan, maar wensen de bemanning toch nog altijd op 18 te behouden. Men kan zich dan afvragen waarom men zoveel miljoenen in modern vistuig en uitrusting moet investeren, indien dit slechts moet leiden tot het kunnen kaart spelen van de overbodige bemanning, of tot een 6-urendag?

Te St.-Malo en Courseules in Frankrijk, worden telkens twee treilers voor de tonijnvisserij voor de Seychellen-eilanden in de Indische Oceaan gebouwd. Waarde der trieler, 65 miljoen B.fr. per eenheid. Het is de Franse regering, die, in het kader van een bilaterale overeenkomst tussen Frankrijk en de Seychellen, de bouw van deze 4 treilers financiert.

De firma Supergel uit Douarnez in Frankrijk ziet zich verplicht haar deuren te sluiten en dit, niet-tegenstaande de zaken van deze rokerij - inleggerij en zouterij heel goed gaan. Oorzaak is het opleggen aan de firma van zuiveringsinstallaties om de afvalwateren te zuiveren. De normen hiervan zijn zo zwaar, dat de kosten hiervoor niet haalbaar zijn. Hiermede komt wederom 18 man op straat, terwijl anderzijds in de afslag, een grote koper, vooral van minder gewilde industriële vis als makreel, sprot, haring, koolvis, enz..... wegvalt. In België en Frankrijk hebben de syndikaten immers dezelfde ziekte: opruien en weinig werken.

Volgens een Noorse deskundige in vismeel die door een Brits gezondheidsinspecteur ondervraagd werd over de eventuele milieuhinder van de voorgezette implantatie van een vismeelfabriek te Newlyn, is de Noorse technologie nu zodanig dat de fabriek geen hinderlijke geuren meer verspreidt. Van de omwonenden kwam echter ook de opmerking dat de wagens die het rauw vismateriaal aanvoeren zelfs stinken tegen de wind in, en dat ook de opslagplaatsen hinderlijke geuren verspreiden. De omwonenden zijn aldus niet bereid hun bezwaren in te trekken.

Bescherming der Belgische visserijzones

In het staatsblad van 15 mei verscheen het K.B. van 23-04-79 in verband met de bescherming van de Belgische visserijzone luidende als volgt :

ART. I. — Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1. nationale visserijzone : de zone buiten de territoriale zee, zoals beschreven in artikel I van de wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone;

2. kustwateren : de zeewateren die zich tot 12 mijl uitstrekken van de basishijnen vanaf dewelke de territoriale zee wordt gemeten, gelegen op de hoogte van de continentale kusten van België;

3. territoriale wateren : zone van drie geografische mijlen van 60 in de breedtegraad, gemeten vanaf de laagwaterlijn, langs de gehele uitgestrektheid van de Belgische kust;

4. boomkor : net dat over de zeebodem wordt gesleept en dat wordt opgehouden door een vast samenstel van stalen buizen, waarvan aan beide uiteinden sleden vastgehecht zijn;

5. bodentreil : een trechter- of zakvormig net, getrokken door één vaartuig, waarvan de grondpees zodanig is verzwaard dat zij op of door de bodem gesleept wordt, en dat een kleine verticale opening heeft;

6. semi-pelagische treil : een trechter- of zakvormig net, getrokken door één of twee vaartuigen, zodanig licht opgetuigd dat de grondpees nauwelijks de bodem raakt en dat een grote verticale opening heeft;

7. pelagische treil : een trechter- of zakvormig net, getrokken door één of twee vaartuigen, zodanig opgetuigd dat de grondpees de bodem niet raakt.

ART. 2 — Het is verboden te vissen in de kustwateren door middel van :

1) dynamiet of gelijk welke andere springstof;

2) de bodentreil waarvan de bovenpees langer is dan vijftien meter.

Voor het vissen met de pelagische- en semi-pelagische treil mag een bovenpees van meer dan vijftien meter wel worden gebruikt.

ART. 3 — Geen vaartuig met een tonnemaat groter dan 50 BT of gen vaartuig met een vermogen groter dan 300 PK, mag met de boomkor de visserij bedrijven binnen de kustwateren. Ook met ander vistuig mag door vaartuigen van meer dan 50 BT of van meer dan 300 PK niet op tong en schol gevist worden binnen de kustwateren. De Minister van Landbouw kan van het bepaalde in onderhavig lid afwijkingen toestaan ten behoeve van vaartuigen die de garnalenvisserij bedrijven.

Wanneer niet meer dan 10 pct. in gewicht van een aanlanding, voortkomende van de uitoefening van de visserij met ander vistuig dan de boomkor, bestaat uit tong of schol, dan wordt zulks, onverminderd het bepaalde in het eerste lid, niet beschouwd als zijnde visserij op tong of schol.

ART. 4 — Het is verboden aan boord van de vaartuigen die zich binnen het gebied bevinden, bepaald in de kolom 1 van de aan dit besluit gehechte bijlage I, netten te gebruiken zoals beschreven in kolom 2 en waarvan de maaswijdte kleiner is dan het in kolom 3 van dezelfde bijlage aangegeven minimum.

ART. 5 — De maaswijdte wordt gemeten met een platte meetlat van 2 mm dikte met één of meer rechthoekige secties en trapeziumvormige secties, waarvan de breedte met 2,5 millimeter per centimeter vermindert.

De meetlaten, die schematisch worden voorgesteld in bijlage IV van dit besluit, zijn gegradeerd om toe te laten de maaswijdte te bepalen; zij worden vervaardigd uit stevig, niet vervormbaar materiaal.

De op het ogenblik van de controle te gebruiken meetlat moet ten minste één rechthoekige sectie hebben waarvan de breedte gelijk is aan de minimummaaswijdte, bepaald in bijlage I van dit besluit, met inachtneming, enerzijds van het gebied of deel van het gebied waar de controle geschiedt en anderzijds van het te controleren vistuig.

De mazen worden verondersteld de voorgeschreven minimumwijdte te hebben wanneer de rechthoekige sectie van de meetlat, waarvan de breedte overeenstemt met deze voorgeschreven afmeting, er gemakkelijk doorheen gaat.

ART. 6 — De maaswijdte wordt gemeten door de geschikte meetlat in de droge of natte, diagonaal in de lengte van het net uitgetrokken mazen derwijze te steken, dat ervan de lengte-as wordt gemeten.

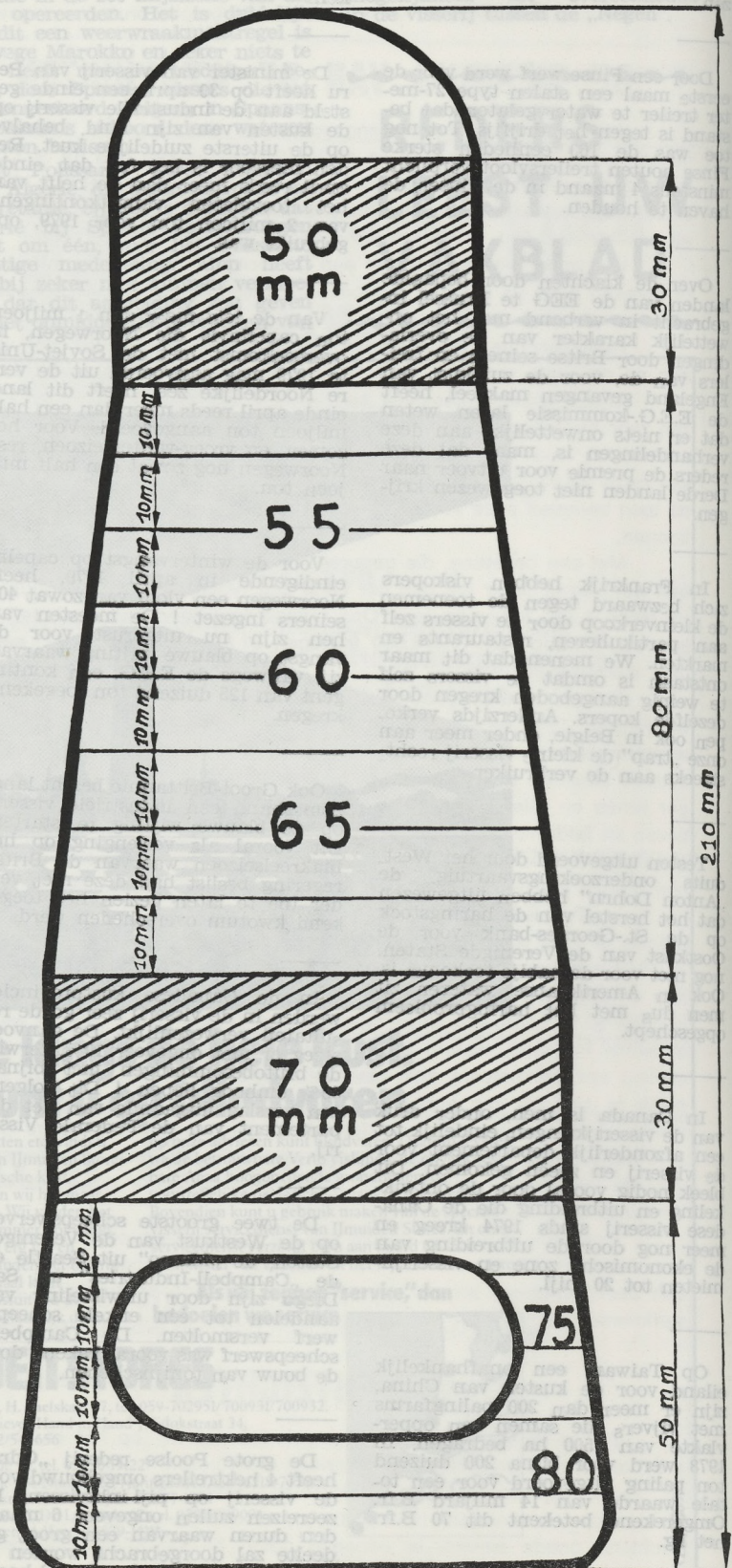
ART. 7 — Het is verboden de mazen van het door om het even welk middel te versperren.

Nochtans, ten einde slijtage of beschadiging van het net te voorkomen of te beperken, mag aan de onderzijde van de kuil van een treilnet zeildoek, netstukken of om het even welk ander materiaal bevestigd

worden.

ART. 8 — Treilnetten, Deense zegennetten of gelijkaardige netten met maaswijdten kleiner dan die welke zijn vastgesteld in bijlage I, maar niet kleiner dan die vermeld in bijlage II, mogen tijdens het vissen, op de in bijlage II vermelde soorten op alle vaartuigen worden gebruikt.

Bijlage IV — Meetlat 50 — 70 mm



(Vervolg van blz. 11)

den opgespoord, vervolgd en bestraft overeenkomstig de artikelen 4, 5 en 6 van de wet van 10 oktober 1978 houden de vaststelling van een Belgische visserijzone.

Overtredingen van de bepalingen van artikel 13, derde lid van dit besluit, worden vastgesteld, vervolgd en bestraft overeenkomstig de bepalingen van de wet van 28 maart 1975 betreffende de handel in landbouw-, tuinbouw- en zeevisserijproducten.

X X X

Hierna volgen de verklarende bijlagen :

— Bijlage I —

Gebied	Beschrijving van het nettype	Minimummaaswijdte in mm
Nationale visserijzone en	Gedeelten van netten die enkel gebreid zijn	70
Territoriale wateren	Gedeelten van netten die van dubbelgaren gebreid zijn	75

— Bijlage II —

Soort	Minimummaaswijdte (in mm)
Makreel	32
Sardien	20
Horsmakreel	16

— Bijlage III —

Naam van de vis	Minimumlengte (in cm)
Kabeljauw	30
Heek	30
Koolvis	30
Schelvis	27
Schol	25
Witje	28
Togschar	25
Tong	24
Tarbot	30
Griet	30
Dunne schartong	25
Wijting	27
Schar	15
Zeebaars	26
Haring	20

140 MILJOEN STAATSSUBSIDIE IN FRANKRIJK VOOR DE KLEINE EN MIDDENSLAGVISSERIJ

En wat noemt men dan discriminatie in EEG-verband?

Op basis van de door de Franse Staat tegekenende subsidies voor de bouw van kleine en middenslagtreilers, zal er in 1979 een totaal bedrag van 140 miljoen B.fr. toegekend en uitgekeerd worden. Waar de voorziene kredieten een paar jaar terug nog niet eens opgebruikt geraakten, is dit vanaf 1979 totaal anders, zodanig zelfs dat men bijkomende kredieten heeft

moeten voorzien. Bij de 32 miljoen B.fr. reeds toegekend komt nog eens 108 miljoen naar aanleiding van het groot aantal bouworders. De 32 initiale miljoenen waren het gevolg van 22 bouwvoorvragen. Intussen zijn de bouworders reeds tot 90 opgelopen! Er gaan daarom trent stammen op, om de kredieten niet meer jaarlijks te voorzien, maar een drie- of vijfjarenplan te voorzien zodanig, dat men dan de kredieten van het ene jaar kan overschakelen naar het andere en omgekeerd. Volgens minister Le Theule, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is een meerjarenplan niet nodig omdat genoeg kredieten voorhanden zijn, wat ook het aantal bouwvoorvragen weze. Voor het ogenblik zijn, behalve de 22 reeds toegekende, nog 69 aanvragen voor subsidiëring ingediend, hetgeen in totaal toch al 91 maakt voor 1979! Het is dus niet alleen in Nederland dat men ernstig werk maakt van nieuwbouw, waar het onder meer een paar maanden terug over de 20 nieuwe kotters hadden met elk een vermogen van 1.200 tot 2.000 PK. Ook in Frankrijk schijnt men er zin in te hebben.

Onze geplande nieuwbouw schijnt daarbij eerder bescheiden. Met de opgelegde beperkingen van acht vaartuigen en de kwoteringen, menen we echter dat bescheidenheid en een zekere afwachtende houding niet misstaat. We hebben vroeger reeds gezien tot wat de Nederlandse voortvarendheid heeft geleid, waar aan ongebreidelde kotterruitbouw werd gedaan zodanig, dat dit land in het algemeen en de Nederlandse visserij in het bijzonder, één der grootste slachtoffers geworden is van de visserijbeperkingen en vooral van de haringstop. Het is daarom een plicht van de regeringen om de nieuwbouw binnen bepaalde perken te houden en deze slechts te laten gebeuren samen met sterke aanwijzingen over het herstel der visstocks.

STICHTING VAN EEN GEMENGDE FRANS-ARGENTIJNSE REDERIJ

Eén der eerste resultaten van het bezoek van de Franse minister voor het budget, de h. Papon Maurice, aan Argentinië, is de stichting van een gemengde Frans-Argentijnse rederij, de «Ushuaia S.A.». Deelnemers zijn een groep reders uit Lorient en de Argentijnse scheepswerven Herman Cortes. Deze laatste verwachten schepen te kunnen bouwen en leveren voor de nieuwe rederij.

De «Ushuaia S.A.» heeft vooral voor doel de ontwikkeling van de visserij in het gebied van Vuurland aan de uiterste zuidpunt van Argentinië voor de vangst op de krab. Ter plaatse in Argentinië zal een verwerkingsbedrijf voor de gevangen produkten opgericht worden, terwijl vooreerst van start zal gegaan worden met twee treilers die nu in aanbouw zijn op de werf van La Rochelle. Hopen we voor de gemengde rederij dat de zaken goed zullen aangepakt worden, want het is niet de eerste maal dat een overzeese gemengde rederij op een fiasco uitloopt. Onze Oostendse Argentijnen kwamen toch eerder van een kale reis terug.

(SI. 111 g1000V)

NIEUWE BRITSE PREMIER VRAAGT SPECIAAL STATUUT VOOR BRITSE VISSERIJ IN DE E.E.G.

De nieuwe Britse premier mevrouw Thatcher vraagt een bevoorrecht statuut in de E.E.G. voor de Britse visserij. In sommige van de partnerlanden heeft men hier reeds onmiddellijk aanstoot aan genomen, zoals onder meer de Franse minister van Verkeerswezen Le Theule die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Het is toch duu-

delijk dat men, na de verkiezingen in Groot-Brittannië, zich niet zo plots aan een ingrijpende verandering zal kunnen verwachten van de nieuwe machthebbers, ook al zouden zij eerder geneigd zijn, dan de Labour om tot een kompromis te komen met de «Acht». In Britse visserijkringen had men natuurlijk liever de Labour aan het bewind gezien en het is duidelijk dat, in de eerste tijden de aandacht van deze kringen in het bijzonder op het doen en laten van de nieuwe minister Walkers van landbouw en visserij, toegespijst zal zijn. Men is zich dus wel verplicht in deze kringen voorlopig even hard en onbuigzaam te tonen als ten tijde van John Silkin, zonet heeft men onmiddellijk de Britse visserij als vijand, terwijl men intengende eerst moet trachten het vertrouwen van deze kringen te winnen om hen tot rede en toegevingen te doen komen. Wij zelf zien dan in de uitlatingen van de nieuwe premier niets allarmerend en verwachten dat, vooraleer tot een visserij-overeenkomst zal gekomen worden tussen de «Negen», er nog heel wat maanden zullen aan voorbijgaan. De nieuwe minister heeft zich zelfs omringd met een Schotse staatssekreteraris voor de Schotse visserij, die zeker het vertrouwen van deze vissers wegdraagt. Buchanan is inderdaad één, in visserijkringen zeer bekende en vertrouwensgevend figuur. De Franse minister Le Theule heeft gezegd dat de «Acht» in hun toegevingen aan Groot-Brittannië, reeds aan het einde gekomen zijn, en het niet verder kan. Hopen we dat hij het bij het rechte eind heeft, al menen we dat er van beide zijden nog een eindje zal toegekomen worden.

Maar in wiens maedel?

IJSLANDSE INVASIE TE HULL

Verleden week was het een topweek voor de IJslandse vis te Hull, toen niet minder dan zeven grote treilers uit IJsland aan de afslag kwamen. In totaal werd er door deze vaartuigen iets meer dan 12 duizend van onze bennen in de eerste drie dagen van de week op de markt gebracht. De totale brutobesomming was even boven de 18 miljoen B. fr. Hiervan kwam één enkele IJslander, de «Ran», in aanmerking voor 3 duizend van onze bennen voor een brutobesomming van 5 miljoen. Hierin begrepen bijna 2 duizend bennen schelvis die een gemiddelde prijs kregen van 2.400 fr. de ben. Verder nog hoofdzakelijk kabeljauw en leng. De vis was van zeer goede kwaliteit. De verkoop voor de «Ran» startte op woensdagmorgen om half acht en duurde tot... één uur. Vier en halve uur voor de verkoop van één enkele IJslander, of anders gezegd voor 3 duizend ben, zou bij ons eerder een diepterekord zijn! Voor deze week zijn wederom 6 IJslanders voorzien. In ieder geval een buitenkansje voor de lokale kopers die zich anders steen en been beklagen over het wegvallen van de eigen diepzee-treilers.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Opnieuw een zeer kalme week in de Oostendse vismijn waar vrijdag slechts één vangst aangevoerd werd en maandag zeven vangsten in de afslag gezet werden. Dinsdag kregen we nog één span gulvissers en daar moesten we het dan weer al mee doen. De vangsten van de spanvissers zijn wel minder groot geworden en dat zou deze schepen terug naar hier kunnen brengen. Met kleine vangsten is het prijsverschil waarschijnlijk niet groot genoeg om de hogere kosten te compenseren. Deze week lag de guldprins rond de 1.400 fr. met de sortering 5' van 1.100 tot 1.260 fr. De andere gulsoorten kregen van 1.450 naar 2.000 fr. Kabeljauw was schaars en noteerde tussen 43 en 52 fr. het kg.

De tongvissers kregen we vrijdag en maandag. Maandag het meest tong toen uit drie vangsten 23.700 kg. gelost werden. De prijzen bleven zowat op hetzelfde peil van verleden week en schommelden tussen 101 en 183 fr. het kg. Grote tong en driekwartsortering bleven de duurste. Erg kleine bijvangsten voor de bokkevissers. Een kleine kanaalvangst van nagenoeg 200 bennen zorgde voor wat variatie. Haai kreeg rond de 32 fr. en de erg schaarse rogsoorten kregen tussen 50 en 65 fr. het kg. Zomcrvis een echte rariteit die laatste maanden noteerde tot 231 fr. het kg.

Een Westvangst werd minder duur verkocht dan verwacht met vooral de kleine wijting tegenvallend wat de prijs betreft. Deze kreeg immers maar tussen 900 en 720 fr. de ben waar de grote sortering tot 1.650 fr. kreeg.

De kustvisserij zweert nog steeds bij de visvangst, meer bepaald de tongvangst. Die zijn wel iets kleiner geworden maar blijven nog groot genoeg om van een renderende visserij te kunnen spreken. Platjes en schaar blijven redelijk duur. Voor de garnaal worden nogal wisselvallige prijzen betaald die tussen 160 en 205 fr. het kg. lagen.

OOSTENDÉ

VRIJDAG 8-5-1979

KANAAL				
Z.502	20	40	7.940	1.009.613

MAANDAG 21-5-1979

KANAAL				
O.82	20	30	7.080	959.845
O.114	18	35	7.130	954.364
Z.499	20	65	9.540	1.313.922
O.35	14	190	—	340.259
NOORDZEE				
N.708-709	14	560	—	728.880
Z.62-243	13	440	—	629.490
WEST				
O.206	12	245	—	325.998

DINSDAG 22-5-1979

NOORDZEE				
O.26-285	12	545	—	711.120

WOENSDAG 23-5-1979

NOORDZEE				
N.752-O.306	9	430	—	600.620

NIEUWPOORT

VRIJDAG 18 MEI 1979

N.579	214.440
N.88	24.742
N.349	26.115

MAANDAG 21 MEI 1979

N.710	120.150
N.720	187.743
N.470	183.699
N.346	97.450

WOENSDAG 23 MEI 1979

N.172	184.080
N.15	731.369
N.738	170.085

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 17 MEI 1979

Z.576	883.555
Z.161	1.392.923
Z.201	50.900
Z.474	230.930
Z.578	87.680
	2.645.988

VRIJDAG 18 MEI 1979

Z.570	145.780
-------	---------

MAANDAG 21 MEI 1979

Z.14	365.460
Z.128	529.180
Z.321	83.950
Z.331	479.025
Z.462	572.220
Z.99	1.643.591
Z.568	363.770
Z.324	712.505
Z.533	373.122
Z.554	38.170
	5.180.993

DINSDAG 22 MEI 1979

Z.405	538.440
Z.560	88.820

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)

Z.596	608.586
Z.563	221.300
Z.574	442.809
Z.189	651.480
Z.512	252.060
	2.803.495

WOENSDAG 23 MEI 1979

Z.599	50.540
Z.582	336.730
Z.431	597.970
Z.564	505.560
Z.578	112.720
	1.603.520

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 25 MEI 1979

NOORDZEE : Z.209/Z.509 (600 m.).

MAANDAG 28 MEI 1979

IJSLAND : O.129.
KANAAL : Z.34, O.186 (onder voorbehoud).
NOORDZEE : O.141/O.369 ;
O.134/O.118.
NOORD : Z.583, O.123.
WEST : N.736.

DINSDAG 29 MEI 1979

NOORDZEE : O.127/O.303.
NOORD : N.408.

WOENSDAG 30 MEI 1979

NOORD : O.229.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/FOLKESTONE

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

voor de week van 7.05.1979 tot 02.06.1979

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 02u.30, te 05u.20, te 08u.55, te 11u.05, te 15u.40 en te 0u.45.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 08u.15, te 11u.15, te 14u.15, te 17u.15 en te 20u.15 ;
— Op 28, 29, 30 ene 31.05.1979 en op 01.06.1979 bijkomende afvaarten

te 02u.15 en te 3u.15 ;
— Op 27.05.1979 bijkomende afvaart te 23u.15 ;
— Op 02.06.1979 bijkomende afvaart te 02u.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 06u.00 ;
— Op 28, 9, 30 en 31.05.1979 en op 01 en 02.06.1979 bijkomende afvaarten te 01u.45 en te 03u.30.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 10u.40, te 12u.40, te 16u.45 en te 19u.45 ;
— Op 28, 29, 30 en 31.05.1979 en op 1 en 02.06.1979 bijkomende afvaart te 01u.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00u.0, te 09u.20, te 12u.20, te 15u.20, te 18u.20 en te 21u.20 ;
— Op 28, 29, 30 en 31.05.1979 en op 1 en 02.06.1979 bijkomende afvaarten te 03u.20 en te 06u.20.

Afvaarte enuit Folkestone :

— Dagelijks te 19u.00 en te 23u.30 ;
— Op 27, 28, 29, 30 en 31.05.1979 en op 01.06.1979 bijkomende afvaart te 21u.00.

AUGUSTA POPIEUL IS NIET MEER

Wie in de visserij heeft deze kranige vrouw, Gusta Vanhove met haar meisjesnaam, Gusta Popieul, niet gekend, die gedurende vele jaren na het afsterven van reder Leopold Vanhove, alleen de leiding had van de O.112. Wij zeggen : alleen, omdat Gusta, toen haar man nog leefde, ook steeds de belangen van de rederij en zijn centjes behartigde. Die kranige vrouw hebben we allemaal gekend als een der velen die, terwijl man en zoons op zee waren, te lande moest zorgen dat de zaken geleid werden.

En dat deed ze zeer goed. Zonder omwegen durfde ze haar gedacht zeggen. Ze is thans in de ouderdom van 86 jaar, vrijdag overleden.

Op haar hoge ouderdom en alhoewel ze geen schip meer had, was ze nog steeds bekommerd om de gang van zaken in de visserij.

Heden woensdag werd ze te 10 uur, onder een grote toeloop van volk, ten grave gedragen.

Het Visserijblad en Het Nieuwsblad van de Kust bieden aan de zwaar beproefde familie hun innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	21-5-1979	22-5-1979	23-5-1979
Lappen	144 -156	162 —	170 —
Grote	183 -199	197 —	190 -204
3/4	177 -219	209 —	221 —
Blok	144 -180	182 -190	200 -210
Voor-kleine	127 -166	158 -163	161 -166
Kleine	106 -136	133 -135	126 -131

Zeebrugge

Grote	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Fruut	.....	.....	.....
Schone kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
Tout petit	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	21-5-1979	22-5-1979	23-5-1979
Tong I	160 —	.....	168 —
Tong II	197 —	.....	208 —
Tong III	218 —	.....	228 -242
Tong IV	200 —	.....	200 -206
Tong V	170 —	.....	160 -175
Kleine	140 —	.....	120 -135

PLADIJS

Oostende

	21-5-1979	22-5-1979	23-5-1979
Grote	26,—40,—	.....	.....
Grote iek	.....	.....	.....
Kleine iek	27,—29,—	42,—	35,—
Derde slag	28,—31,—	.....	.....
Platjes	15,—29,—	21,—37,—	22,—29,—

Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	.....	.....	.....
III	.....	.....	.....
IV	.....	.....	.....
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	21-5-1979	22-5-1979	23-5-1979
Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	24,—30,—	.....	20,—40,—
Platjes	37,—	.....	38,—
Drielingen	17,—25,—	.....	18,—25,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-5	10	
15-5	2	
16-5	4	
	16	

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

15-5	2	99
16-5	2	123

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	1	82
14-5	1	57
15-5	1	87
16-5	1	84

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	8	17.754
14-5	8	30.852
16-5	7	15.057

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

**SCHIPPER
ZWERTVAEGHER
LEVENSLANG
GESCHORST**

Eindelijk heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een beslissing geveld inzake de desastreuze stranding die zich in augustus 1977 voordeed met de N.40 «Ravelingen». De feiten waren zoals bekend het rechtstreeks gevolg van drankmisbruik waaraan schipper Zwervaegher en motorist Daniel Dasseville zich schuldig hadden gemaakt; zo, wel vóór als tijdens de tocht van Oostende naar Nieuwpoort gingen beiden stevig onder de kurk zodat het vaartuig moeilijk anders kon dan scheve koers lopen.

Nog even in het kort de feiten vermelden. Op 11 augustus verkocht het vaartuig te Oostende maar er was voorzien dat de «Ravelingen» koers zou zetten naar Nieuwpoort waar andere netten moesten aangeslagen worden. Zo ver is het vaartuig helaas niet gekomen; ingevolge zwaar drankmisbruik verloren schipper Zwervaegher en motorist Dasseville op de duur de goede koers en liep het vaartuig vast op een golfbreker ter hoogte van Middelkerke; zware averij was het gevolg. Gelukkig deden zich geen letseels voor aan de opvarenden want beide vissers hadden ook nog wat vrouwelijk gezelschap aan boord genomen te Oostende. Om aan te tonen hoe zwaar bedronken schipper Zwervaegher wel was volstaat het te vermelden dat hij vier uur na de feiten van boord werd gehaald en toen bleek bij een alcoholtest dat hij nog steeds positief was.

Wat ook, hij maakte zich schul-

dig aan een resem overtredingen; acht in totaal en daarvoor vorderde rijkscommissaris Bentein destijds de maksimum straf van twee jaar. De Raad heeft echter de bevoegdheid die straf op te trekken en heeft dat in het toeh wel merkwaaardig geval van schipper Zwervaegher ook gedaan. Er werd een definitieve intrekking van zijn brevet; van schipper ter kustvisserij uitgesproken alsmede de bevoegdheid om in die hoedanigheid als hoofd van de wacht te varen.

Tegen motorist Dasseville toonde de Raad zich milder. Betrokkene werd bestraft met een schorsing van zijn brevet gedurende veertien dagen.

In de konklusie stelt de Raad dat schipper Zwervaegher blijk heeft gegeven van een volslagen gemis aan verantwoordelijkheidszin en plichtsbefef en daardoor zijn schip en de opvarenden in gevaar heeft gebracht; een blamagae en oneer voor het beroep van schipper, aldus de Raad.

xxx

Tenslotte werd nog een beslissing geveld inzake een drietal overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Schipper Vantorre van de Z.525 «Golfbreker» werd bestraft met een waarschuwing; schipper Lambrecht Roland van de O.309 «J. Van Maerlant» en schipper Jan Degroote van de Z.19 «Sonja» kregen een vermaning.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	21-5-1979	22-5-1979	21-5-1979	22-5-1979	23-5-1979	21-5-1979	23-5-1979	21-5-1979	23-5-1979	
Tarbot : groot (123)	217							305	312	
middel (123)								270	260	
klein (123)	130							130	140	
Griet : groot (123)	121	-128						125	105	
middel (123)	93	-98							-150	
klein (123)	63									
Schelvis : groot										
middel	41	42			42					
klein	30		25,60		32,80					
Heek : groot										
middel	77									
klein										
Lom										
Leng	33,80									
Rog (I)							83	88		
Keilrog (123)	53	79								
Rog (23)	43	69								
Tilten (23)							76	80		
Scherpstaart (23)							78	78		
Halve mans (23)							54	58		
Teelt (2)										
Katrog (2)										
Kabeljauw	32	51	34	43	34	36	64	50	65	
Gul (groot)	19,40	43	19,20	40	18,60	38	30	48	50	
Gul (middel)										
Gul (klein)										
Hozemondhamme	63	108								
Wijting : groot	13,80	33	25	37	26	42	38	50	40	
klein							20	26	20	
Schar	14,60	24	22		14	21	12	28	14	
Steenschol	16	86	38	83						
Zeehaai	29	40					40		40	
Hondshaai	13	22								
Doornhaai										
Pieterman										
Makreel										
Horsmakreel										
Zeekreeft										
Schaat										
Zeebaars (klipvis)										
Kongeraal	13,80									
Schartong										
Volle haring										
IJle haring										
Haringshaai										
Steenholk										
Heilbot										
Koolvis										
Zeewolf										
Pollak										
Zonnevis	47	50								
Koningsvis	100	231								
Vlaswijting	84	103								
Zeeduivel										
Schotse schol										
Zeehond										
Bot							32	35		
Rode Poon (robaard)							6	8		
Grauwe Poon (knorh.)	42						45	60	40	
Rode Knorhaan	19	23	21				17		18	
Posten	33	56								
Langoesten (midden)										
(klein)										

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

X X X

Aan de woensdagmarkt van 16 mei werd aangevoerd : 850 kg. tong 9 kisten tarbot en griet; 387 kisten kabeljauw; 225 kisten wijting; 67 kisten schol; 69 kisten char; 57 kisten makreel en 184 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 15,60-14,49; grote tong 12,31-12,08; grootmiddel tong 14,27-13,90; kleimiddel tong 10,77-10,48; tong één 10,60-10,12; tong twee 9,11-8,63.

Per 40 kg.: tarbot 507-252; griet 356-198; kabeljauw één en twee 170-160; kabeljauw drie 120-94; kabeljauw vier 110-92; kabeljauw vijf 88-65; schol één en twee 128-120; schol drie 112-110; schol vier 88-70; wijting drie 60-34; makreel twee 37-24; char 58-24; rode poot één 174-152; rode poot twee 108-92; bot 24; horsmakreel 56-44; steenbolck 38.

De besommingen waren :
KW 55 f6.900; TH 24 f13.200; UK 4 f500; UK 78 f5.600; UK 135 en UK 145 f5.300; UK 234 f4.300; VD 19 f6.500; YE 25 f1.000; IJM 19 f5.700.

Aan de donderdagmarkt van 17 mei werd aangevoerd : 535 kg. tong 13 kisten tarbot en griet; 360 kisten kabeljauw; 75 kisten wijting; 100 kisten schol; 38 kisten char; 40 kisten makreel en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 14,60-14,50; grote tong 12,30-12,25; grootmiddel tong 14,64-14,30; kleimiddel tong 10,94-10,69; tong één 10,38-10,10; tong twee 9,29-8,89; zalm 23,44-21,86.

Per 40 kg.: tarbot 479-222; griet 355-220; kabeljauw één en twee 214-190; kabeljauw drie 128-104; kabeljauw vier 110-98; kabeljauw vijf 92-80; schol één 142; schol twee 90; schol drie 130-90; schol vier 90-72; wijting drie 79-44; makreel twee 46-26; char 54-36; poontjes 36; horsmakreel 12-9; rode poot één 180-168; rode poot twee 130; rode poot drie 112-56; bot 28-25.

De besommingen waren :
UK 4 f170; UK 135 en UK 145 f3.700; UK 234 f2.500; VD 19 f6.100; YE 25 f800; IJM 18 f9.200; verder waren er één Texelaar en één Goedereder met een gezamenlijke besomming van f37.000.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 14-5 t/m 18-5-1979

Door 94 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
28.952 kg.	Tong	f 324.905,37	van f 14,80 tot f 8,48
12.813 kg.	Tarbot	f 107.837,27	van f 15,82 tot f 5,21
99.470 kg.	Schol	f 211.756,50	van f 2,68 tot f 1,54
35.815 kg.	Kabeljauw	f 72.916,48	van f 3,73 tot f 0,96
3.279 kg.	Griet	f 21.195,72	van f 7,79 tot f 4,75
18.295 kg.	Schar	f 20.066,16	van f 1,44 tot f 0,60
9.315 kg.	Wijting	f 9.452,95	van f 1,51 tot f 0,72
93.746 kg.	Diversen	f 319.936,17	
301.685 kg.		f 1.088.066,62	

RADARTOEZICHT VAN OP HET EILAND OUESSANT

Frankrijk is in volle uitbouw wat het kontrolenet van het Kanaal en het Nauw van Kales betreft. Samen met de Britse „Coast-guard”, wordt het toezichtapparaat aangevuld of verbeterd om de trafiekwartredingen vast te stellen.

Aldus zal op het eiland Ouessant een nieuwe radartoren opgericht worden, waardoor de controle mogelijkheden van de nu bestaande 25 mijl tot 33 mijl zullen kunnen gebracht worden. De kontrolatoren zal zich 80 meter boven de grond bevinden en ongeveer 120 meter van de lijn van hoogwater.

De toren zal eveneens dienst doen als seingeveer. De opgetekende inlichtingen over de scheepvaart worden doorgestuurd naar het ontvangststation van Fort St.-Michel.

Zoals men weet, werden door Frankrijk bepaalde scheepvaart-

reglementen uitgevaardigd waaraan de schepen die de Franse kust voorbijgaan of een Franse haven aandoen, zich moeten houden. Zij moeten op een bepaalde afstand uit de kust blijven, hun lading opgeven, bepaalde vaartroutes volgen wanneer zij Franse havens aandoen en onmiddellijk hun vaartmoelijkheden „stuurloosheid, enz., mededelen. De E.E.G. heeft verscheidene van deze onderrichtingen tot de hare gemaakt. Niettegenstaande heel wat kritiek op eigen bodem vanwege een gebrekkig toezicht en te weinig paraatheid door de Franse overheid, wordt toch heel wat gedaan voor de uitbouw van een waterdicht controlesysteem. Wel moet dit geleidelijk gebeuren, hetgeen niet altijd begrijpelijk is voor heel wat kustbewoners, die op de Bretoense en Normandische kusten reeds te veel met milieurampen gekonfronteerd werden.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

**Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”**

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49

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

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. Inbegrepen)

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

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. Inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

GOEDKOPE LONEN IN DE OOSTBLOKLANDEN ONTNEMEN FRANSE WERVEN BOUWORDERS VOOR INDUSTRIELE TREILERS

Het zijn waarschijnlijk niet alleen de goedkope lonen in de Oostbloklanden die toch merkkelijk lager liggen dan in het Westen, maar daarentegen nog de staats-subsidies in deze landen voor uitvoerbouw die hen toelaten bouworders uit te voeren. Deze landen moeten absoluut aan een bepaald jaarlijks bedrag aan buitenlandse deviezen geraken en hiervoor helpt de Staat dan maar via bouwsubsidies die te vergelijken zijn met verkapte uitvoersubsidies.

Aldus wenst men in Normandië, in het kader van een vernieuwing en modernisering van de Franse industriële vloot, een tweetal treilers van 39 meter te bouwen, voorzien van een motor van 1.350 PK voor een snelheid van 12 tot 13 knopen per uur, met een bergkapaciteit van 100 ton en een akkommodatie voorzien voor elf personen. De kosten van deze treilers zelf te Cherbourg in Frankrijk zouden om de 77 miljoen B. fr. liggen. Rekening gehouden met de staatsubsidie ten gunste van de werkverschaffing voor de scheepswerven zou dit nog altijd op 67 miljoen komen te liggen. De aanbidding van een Poolse werf voor de bouw van dezelfde eenheden belooft echter slechts 53 miljoen B. fr. ! Het is duidelijk dat door de redery die beide treilers wenst te laten bouwen, de opdracht aan het buitenland zal doorgespeeld worden, indien de Staat..... geen bijkomende hulp of subsidie toe-

kent als nationale hulp voor de bevordering van de vernieuwing der vissersvloot. Er zijn besprekingen aan de gang om, behalve de subsidie aan de scheepswerven een nationale subsidie van ongeveer 15 % toe te kennen, vermeerderd met de departementale subsidie van 5 %. Deze 20 % zouden dan het kostend bedrag voor de redery ongeveer op hetzelfde peil brengen van wat Polm de redery biedt. Voor gelijke kostprijs of ongeveer, is de redery wel bereid de voorkeur te geven aan de nationale scheepswerven. In ieder geval, mog eens een bewijs tot wat het syndikale loonopbod gekend heeft in de Westerse landen. En dan nog maar arbeidsverkortingen vragen met behoud van loon + mog een loonsverhoging er bij. Voor dergelijke meners die een werkelijke aanslag plegen op de nationale economie is er maar één veilige plaats voor het land, namelijk deze waar men diegenen steekt die bv een private aanslag plegen op een bank, of firma of inrichting. Alleen is de syndikale aanslag op de nationale economie heel wat erger.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**