

het visserijblad

Vrijdag 13 juli - nr. 27

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

TALRIJKE VISSERSVAARTUIGEN ZONDER BRANDSTOF EEN CATASTROPHE ZONDER VOORGAANDE

Het is onze lezers bekend, dat er sedert maanden een oliekrisis bestaat waaraan de minister van economische zaken getracht heeft te verhelpen met een soort oliepot te vormen waarin de grote oliemaatschappijen een kwantum zouden storten elk naar hun vermogen of liever naar hun goesting.

Het is een feit dat een groot deel van de gasolie voorheen door de vrije markthandelaars verkocht werd en dat zij hun produkt buiten de olieconcerns aankochten.

De crisis bracht met zich dat de prijzen op die vrije markt zeer duur en zelfs onbereikbaar werden. De grote oliemaatschappijen zagen hierin een gelegenheid om de onafhankelijken van de markt te verwijderen en zelf baas te worden, want deze onafhankelijken en de mensen die zich door de groten niet lieten leveren, worden door hen niet bedeed.

Het gevolg daarvan was talrijke protesten, optochten, enz.....

Om daaraan te verhelpen, heeft de minister van Ekon. Zaken gemeend de grote oliemaatschappijen tot toegevingen te kunnen overhalen en bekwaam hij na veel vergaderingen tenslotte 15 miljoen liter voor juni te verdelen in gans het land. Hij dacht hiermee een goede zaak te doen, maar vergat dat dit slechts een druppel water was in de zee.

Verscheidene maatschappijen moesten dus in totaal maximum 15 miljoen liter leveren in de pot.

Maar wie dit meegemaakt heeft en weet welke eisen er gesteld werden, hoe men in kleine kwantiteiten wou leveren, en vooraf deed betalen en tenslotte aan de vrije voortverkopers weinig of geen ristourne als voortverkopers gaf, staat als verbijsterd.

Op een paar uitzonderingen na, was het een boycot van jewelste.

Dit spelletje duurde niet lang, want niet alleen is die pot ledig en werd hij niet terug aangevuld, maar al wie vóór januari 1979 geen klant was van de multi nationals, werd eenvoudig levering geweigerd met het gevolg dat onafhankelijke leveranciers, zoals de derdencoöperatieve SCAP te Oostende, Hand in Hand te Zeebrugge en AVIA Rosseel te Brugge, geen gasolie bekomen en willen ze nog hun leden of klienteel bevoorraden ze aangewezen worden op de vrije markt in Rotterdam, waar ze op het huidige ogenblik 8,94 fr. per liter plus vervoer en BTW hoeven te betalen. De officiële maximumprijs door het Ministerie van Economische Zaken vastgelegd is thans 6,64 fr.

Die grote olieconcerns leveren dus in de visserij aan hun klienteel aan die prijs. De anderen mogen stikken of op de vrije markt een

prijs betalen, die minstens 2,50 fr. duurdert is.

En er is meer. Op het ogenblik dat we dit schrijven, is er zelfs op de vrije markt aan die prijs geen te krijgen, terwijl de tanks van de grote oliemaatschappijen vol zitten.

Als men dan weet dat de derdencoöperatieve SCAP, Hand in Hand en AVIA van de 70 miljoen liter nodig voor de bevoorrading van de visserij in het verleden er zeker 40 à 45 miljoen voor zich namen, dan kan men begrijpen hoe groot de mistevredenheid op het huidige ogenblik is, nu het ministerie van economische zaken, ze ook in de steek laat en hierdoor de coöperatieven waaraan vooral de kleinen voordeel hadden met faillissement en stopzetting bedreigd worden.

Dat sommige groten daaraan niet onderhevig zijn, ligt in het feit, dat deze destijds bij de multi nationals op de officiële prijs een ristourne hadden, die de kleinen nooit .regen, waar ze in hun coöperatieve op dezelfde leest geschoeid werden als de groten. Vergaderingen, telegrams en allerlei onzin ook in de nationale pers verschenen, brengen geen gasolie in de schepen.

EEN OPLOSSING ?

Die is er. Maar de belangen van sommigen zijn zo, dat men er slechts op uit is de coöperatieven te doen verdwijnen en voor de rest achteraf alleen zij, die grote kwantums verbruiken nog een goedkope prijs zullen kunnen bedingen.

Zal de toestand zo blijven duren ? Is de regering bekwaam het vraagstuk op te lossen met zich verder te houden aan een maximumprijs en het land en de industrie deze winter in de kou te zetten ?

Dat is de vraag die zich stelt.

Want rechtstreeks aankopen en van Staatswege een stock aanleggen zijn mooie woorden en belet niet dat de winter straks al in aantocht is. Wie in het vak niet bedreven is, weet dat tussen de wensen, woorden, grootspraak en werkelijkheid, er een groot verschil is.

Ondertussen varen nu reeds een derde van de vloot op vreemde havens en zal straks een ander derde daarbij liggen en de rest bevoorrad worden door de multi-nationals.

Zal men dus van Hoger Hand willen begrijpen welke financiële schade en werkloosheid geschapen wordt en wat onmiddellijk dient gedaan om mits een behoorlijke controle en overeenkomst tot een toestand te komen welke de visserij toelaat zijn gang te gaan ?

Hopen we het.

— P. Vandenberghe

VERLOF!

Het Visserijblad zal ter gelegenheid van het betaald verlof en de Nationale feestdag op 20 juli niet verschijnen.

DE REGIONALISATIE VAN DE ZEEVISSERIJ

De visserij is nationaal maar niet regionaal

In het kader van de bespreking van het wetsontwerp tot oprichting van gewestelijke instellingen, nam volksvertegenwoordiger de heer Dries Claeys onder meer het woord.

We menen het zeer nuttig deze uiteenzetting door ons Oostends volksvertegenwoordiger, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, volledig weer te geven.

In dit verband verwijzen wij naar onze vroegere uitgaven, waarin we dit onderwerp behandelden en één der eersten waren om op het gevaar, voor de visserij, van een regionalisering te wijzen, vooral in verband met het feit, dat de visserij in het kader van de E.E.G. en van eventuele bilaterale onderhandelingen, nationaal dient verdedigd en vertegenwoordigd te worden, om dat dit meer waarde, kracht en prestige aan de onderhandelaars geeft.

Hieronder volgt de uiteenzetting van de heer Dries Claeys, in de Kamer :

Het luidt :

In het verslag van onze collega, de heer Suykerbuyk lees ik op blz. 11 : "Vooruitlopend op het antwoord van de Eerste Minister kan ter zake gezegd worden dat hij een lijst van materies heeft opgesomd die in de wet zijn vermeld en waarvoor de uitvoeringsbesluiten in opmaak zijn. Verschillende er van werden reeds in de Ministerraad goedgekeurd". Ik neem het woord om aan de achtbare heer Eerste Minister preciese vragen te stellen aan de hand van deze tekst en meer bepaald over de volgende materies : visvangst, jacht en bossen.

Is het waar dat in de voorgenoemen koninklijke besluiten onder "Visvangst, Jacht en Bossen", de zeevisserij zal worden begrepen ? Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van Landbouw en van Verkeerswezen, heb ik zeer duidelijk gesteld dat het uitgesloten en onaanvaardbaar is, dat de zeevisserij als dusdanig onder de te regionaliseren materies zou vallen. Allereerst moet ik zeggen dat,

wanneer de wet van 1 augustus 1974 werd gestemd, het geenszins in de bedoeling lag verwarring te stichten tussen "Visvangst, Jacht en Bossen" en "Zeevisserij". Ten tweede, moet ik zeggen dat het praktisch onmogelijk is de zeevisserij te regionaliseren op grond van het feit dat zij als dusdanig meerdere uitzichten heeft die niet te regionaliseren zijn.

De zeevisserij is een materie die onafhankelijk verbonden is met de zeevaart. De internationale en nationale reglementeringen die daarop van toepassing zijn, hangen voor inspektie af en zijn dezelfde voor de hoge zeevaart als voor de zeevisserij.

Wat de economische bedrijvigheid betreft, is er in dit land geen enkele bedrijfstak die geregionaliseerd wordt, wij zien dan ook niet in waarom de zeevisserij zou moeten geregionaliseerd worden.

Tenslotte, de zeevisserij wordt niet in ons land maar buiten ons land bedreven. De zeevisserij wordt bedreven volgens regelingen die ondermeer in de schoot van de Europese Economische Gemeenschap worden bepaald. Vele visserijmogelijkheden worden door bilaterale overeenkomsten tussen ons land en b.v. IJsland, Noorwegen, zelfs Engeland en Ierland bepaald en duiden de visserijzones aan waarin op ze schepen nog actief mogen zijn.

Talrijke zaken dienen op internationaal vlak te gebeuren, ook buiten de Europese Gemeenschap.

Kortom, er is meer dan reden te over om deze materie niet te regionaliseren. Bovendien meen ik te weten dat de Raad van State in zijn advies over ontwerp 461, met name in het document nummer 33 dat aan de Kamer werd medegedeeld, formeel afwijzend stond tegenover een mogelijke regionalisering van de zeevisserij.

(Vervolg blz. 2)

DE REGIONALISATIE VAN DE ZEEVISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

Ik mag u tevens zeggen, Mijnheer de Eerste Minister, dat de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, vergaderd vorige vrijdag, eensluidend was om te zeggen dat, indien advies zou worden gevraagd, dit advies volledig negatief is. Ik heb het in elk geval nuttig geoordeeld in de huidige stand van zaken geen advies van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij te laten uitbrengen. Ik kan u evenwel de verzekering geven dat de Bedrijfsraad dergelijke regionalisering unaniem zou afwijzen.

Daarom zou ik het op prijs stellen, Mijnheer de Eerste Minister, een duidelijk antwoord te krijgen op de door mij gestelde vragen.

ANTWOORD VAN DE EERSTE MINISTER

Hierop volgde het antwoord van de Eerste Minister, waaruit wij slechts deze passage lichten die betrekking hebben op de regionalisering van de zeevisserij. De Eerste Minister zegde onder meer :

U weet — en ik heb het duidelijk onderstreept — dat op bepaalde domeinen nieuwe mogelijkheden voor een gedifferentieerde gewestelijk en gemeenschapsbeleid worden mogelijk gemaakt.

De heer Dries Claeys heeft in dit verband een speciale vraag gesteld. Sedert jaren worden in politieke domeinen — ook in de wet Perin — Vandekerckhove en eveneens in het wetsontwerp 461 — als een regionale materie aangeduid : "de visvangst, de jacht en de bossen". In zijn advies op het wetsontwerp nr 461 en meer bepaald zijn advies over artikel 28, § 2, dat de omschrijving gaf van de bevoegd heden van de gewesten heeft de Raad van State gezegd, en ik citeer : "Artikel 28, § 2, van het ontwerp bepaalt dat de gewestraden bij ordonnantie regelen... 3e — want het is punt 3 — bossen, jacht, visvangst en vogelvangst".

»In de commentaar (III, 3e, tweede lid), verduidelijkt de regering dat de zeevisserij («de maritieme visvangst») tot de regionale bevoegdheden behoort.

»Die bewering is niet gewettigd», zegde de Raad van State want «in zover de visserijreglementering zich tot de territoriale zee en, a fortiori in zover zij zich tot de open zee uitstrekt, zou het tegen de internationale en de nationale rechtsorde indruisen, deze visserij reglementering aan een gewestelijke overheid op te dragen. Dat geldt vanzelfsprekend voor de open zee, maar ook voor de territoriale zee. Immers, «uit het bijzonder statuut voor de territoriale zee in het Volkenrecht aangewezen... volgt dat het gezag dat een kuststaat op de aan zijn grondgebied grenzende territoriale zee uitoefent, niet gelijk te stellen is met de soevereiniteit over zijn eigen grondgebied».

De Raad van State citeert hierbij een arrest inzake de V.Z.W. «Koninklijk Belgisch Yachting Verbond» van 27 april 1976 nr 17, 569 en de commentaar van Y. Lejeune in het tijdschrift «Administration Publique». En de Raad van State vervolgt zijn advies als volgt : «Uit die bijzondere rechtstoestand volgt dat de Staat «gezag» heeft over een territoriale zee, deze niet zou kunnen inlijven bij het grondgebied van een of meer van de Staat onderscheiden openbare per-

sonen, en evenmin aan de organen van zodanige openbare personen een of meer van de bevoegdheden zou kunnen overlaten welke dat «gezag» hem verleent».

Ziedaar dus het advies dat de Raad van State heeft uitgebracht in verband met het wetsontwerp nr 461.

Conform met dat wetsontwerp heeft de Kabinetraad een koninklijk besluit voorbereid, waarbij de zeevisserij eveneens wordt gerangschikt bij de regionale bevoegdheden.

x x x

Hier moeten we even het betoog van de Eerste Minister onderbreken omdat we niet kunnen instemmen met zijn besluit waar hij zegt dat, in conformiteit of in overeenstemming met het advies van de Raad van State, de regering dan een K.B. voorbereid heeft om de zeevisserij te regionaliseren ! We menen, dat aan de hand van het advies van de Raad van State, men juist tot het omgekeerd besluit had dienen te komen en de zeevisserij resoluut onder de nationale materies had dienen onder te brengen.

Wij verwijzen in dit verband trouwens ook naar de tussenkomsten van volksvertegenwoordigers, de heren Laridon van Oostende en Desutter van Knokke die eveneens tussenkwamen om de zeevisserij nationaal te houden.

In zijn slotbetoog zegde de eerste-minister echter dat men toch nog rekening zou kunnen houden met het advies van de Raad van State gevraagd over het tweede wetsontwerp die eveneens de regionalisering van de zeevisserij bevat. Verder wees de eerste-minister er nog op dat, zelfs de veronderstelling in acht genomen dat de Raad van State zou zeggen dat de zeevisserij, een regionale materie kan zijn, krachtens het regeerakkoord, de nationale minister van Landbouw, toch nog de enige gezaghebbende gesprekspartner op 't internationale vlak zou blijven. Zelfs voor materies die eksklusief tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, zullen de nationale regering en de nationale ministers in internationale onderhandelingen de enige gesprekspartners zijn.

Het komt er dus op neer, zo het regeerakkoord gerespecteerd wordt, dat de zeevisserij, minstens op internationaal vlak, nationaal zal verdedigd worden.

Dit regionaliseren is echter belachelijk want dan stelt zich de vraag waarom zoveel andere zaken ook NIET geregionaliseerd worden.

— (De zeevisserij toch nationaal

Bij het ter perse gaan krijgen we het bericht dat in het ontwerp van Koninklijk Besluit tot afbakening van de aangelegenheden die inzake de jacht, de visvangst en de bossen, waarin een verschillend gewestelijk beleid verantwoord is, hetgeen betekent dat deze zaken geregionaliseerd worden, de woorden «de zeevisserij» dienen geschrapt te worden in afwachting van het advies van de Raad van State. Dit werd beslist in de vergadering van 6 juli in de minister-raad.

Met andere woorden, in plaats van de zeevisserij samen met de jacht en de visserij en de bossen, te regionaliseren in afwachting van het advies van de Raad van State, heeft men nu de rol omgedraaid en de zeevisserij nationaal gehouden in afwachting van het advies van de Raad van State.

Dit is heel wat beter en is op zekere manier een overwinning voor die instanties, en voor die mensen die zich van het begin af ingezet hebben om de zeevisserij Vermits de Raad van State in 1974 reeds een advies verleende om de zeevisserij nationaal te houden, zien we niet in dat dit orgaan nu op haar eerste visie zou terugkeren, gezien ondertussen, met de instelling van de economische visserijzones, de kwotaregelingen en de inspanningen om tot een gemeenschapsreglement in EEG-verband, voor de visserij te komen, nog meer motieven voor de hand liggend om de Raad van State er toe te doen besluiten, de zeevisserij niet te regionaliseren.

JULIEN VERLEENE TOT MAJOR BENOEMD

Julien Verleene, in feite een kind uit de visserij, zoon van de welgekende reder Engel Verleene, deze laatste tevens voorzitter van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen Hulp in Nood en van de coöperatieve SCAP, werd bij de laatste trimestriële benoemingen in het leger, bevorderd tot majoor en neemt hierdoor plaats in de groep van de hoofdofficieren.

Aan Julien Verleene en echtgenote Calcoen, dochter van de overleden reder Engel Calcoen, alsmede aan vader en moeder Verleene Engel en broer Verleene Lucien, reder van de O 369, onze hartelijke gelukwensen.

Het brandstoftekort in de visserij WAAROM BEVOORRECHTEN ?

Bij het ter perse gaan ontvingen we van een reder die geen mazout kan bekomen een schrijven, welke luidt als volgt :

Mijnheer, Ik ben lid van Hand in Hand Zeebrugge. Ik heb gisteren verkocht en kan van Hand in Hand geen mazout krijgen omdat zij er geen krijgt van het Ministerie. Ik heb me daar steeds als lid en coöperateur bevoorrad.

Hoe komt het dan dat de reder Pintelon, die voorzitter is van de Rederscentrale en tot vóór een paar maanden zich nooit bij de multi nationals bevoorrad heeft nu hij de O.81 terug naar de visserij zendt van Esso woensdag 60.000 liter bekam en een ander die vroeger zoals hij op de vrije markt kocht, er geen kan krijgen ?

Is het omdat hij voorzitter is van de Rederscentrale. Een Zeebrugse reder

Nota der Redactie : We hebben de kwestie onderzocht.

De rederij Pintelon heeft sedert een paar maanden een zaak overgenomen en is vertegenwoordiger geworden van ESSO voor wie hij dus ook mazout verkoopt aan de visserij zoals sommige zoons van reders te Zeebrugge.

Wat echter onaantvaardbaar is, als men de multi nationals en het ministerie van Economische Zaken moet geloven, is het feit dat hij daar nu ook niet zou mogen bevoorrad worden, zoals alle onafhankelijken en daar of bij andere grote maatschappijen geen kunnen bekomen.

Het is niet voldoende in de radio te laten verkondigen dat mor-

gen tien vaartuigen niet meer zullen kunnen uitvaren omdat ze geen mazout krijgen, maar ondertussen zelf op illegale wijze bevoorrad te worden.

Anderzijds spijt het ons te moeten zeggen dat alleen een spectaculaire betoging en het blokeren van de haven, de regering en de maatschappijen zou moeten verplichten de toestand op te lossen.

Het is onaantvaardbaar te moeten vaststellen dat de grote maatschappijen geen brandstof hebben voor de enen en wel voor de anderen. Ofwel heeft men er geen, ofwel heeft men er voor gans de visserij die voor het land, de handel en de nijverheid van groot belang zijn.

Wie zal, zo de visserij schepen in de haven moeten liggen, de honderden miljoenen leningen afbetalen ? Hoeveel werklozen komen er niet bij ? Welke ontreding brengt dit niet teweeg voor de handel, enz.....

Of beseft men te Brussel nog niet wat de ganse visserijgemeenschap voor het land betekent ?

— P. Vandenberghe

PRACHTIG GESLAAGD

Danny Cattoor, zoon van de heer Roger Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag te Oostende, is vorige week met onderscheiding in zijn eerste graad voor apotheker geslaagd na de twee vorige jaren eveneens in de algemene vakken met onderscheiding geslaagd te zijn.

Onze gelukwensen aan deze knappe student.

Prijsuitreiking in de Ibischool

De prijsuitreiking in de Ibis-school beperkt zich sinds enkele jaren door een overhandiging van de ereprijzen door de heer directeur, dhr De Caestecker, aan de laureaten samen verzameld voor deze gelegenheid met hun leraars. Er is dus geen bijzondere plechtigheid meer bijgewoond door de beheerders en prominenten en alle jongens krijgen hetzelfde boek uitgereikt, behalve dan de ereprijzen geschonken door het gemeentebestuur van Bredene, bepaalde verenigingen en personaliteiten.

Voor het schooljaar 1978-1979 gebeurde dit op vrijdag 29 juni, waarna, op uitzondering van enkele allerkleinsten, de leerlingen in verlof gingen. Een 28tal onder hen is namelijk in Zwitserland op kosten van de Stichting Paola, Anderen, van de oudste schoolverlaters, hebben werk gevonden in de visserij of aan land. Op 20 juli wordt dan de school gesloten om terug te openen op zondag 2 september.

Van de Ibischoolverlaters zijn er 13 geslaagd als aspirant-schipper ter visserij op een totaal van 30 geslaagden voor alle vissersscholen te Oostende en Zeebrugge en de Ibis. Dit bewijst dus duidelijk de goede kwaliteit van het schoolonderwijs van de instelling het Koninklijk Werk van de Ibis.

Het Koninklijk Werk van de Ibis staat open voor jongens vanaf de leeftijd van 6 jaar. Absolute voorrang wordt verleend aan wezen van vissers, zeelieden en binnenschippers. Wat de kandidaten niet-wezen betreft, komen vooreerst in aanmerking de kinderen uit behoeftige gezinnen. De kinderen moeten fysisch geschikt zijn en voldoen aan een intelligentieproef.

De aanvragen voor het nieuwe schooljaar dienen gericht aan de heer directeur van het Koninklijk Werk de Ibis, Prinses Elisabethlaan 1, Bredene, tel. 059 - 32 24 84. De ereprijzen werden geschonken door:

- Gemeentebestuur van Bredene: Opvoeding; Grote verdienste; Wiskunde ZVA; Afgestudeerden met eindexamen.

- E.H. Maréchal: Godsdienst, Mevr. G. Fischer-Ponteyne: Nederlands.

- Mr en Mevr. C. Heilman: Hoofdvakken.

- KW Ibis: Zeevaart, Mr en Mevr. J. Lyck-Belpaeme: Alle leerlingen en 2 geslaagden kant. examen.

- Oud-leerlingenbond KW Ibis: Beste plantons.

- Fonds Commander Gade: Engels.

- Volksvertegenwoordiger R. Bonnel: Moedertaal.

- Vereniging Gediplomeerden Zeevaartschool Oostende (VGZO): Beroepspraktijk.

- Advokaat P. Daems: Zeevaartrekenen.

- Mr en Mevr. J. Gevaert-Dela-court: Leerling die zich in de ZVA het best wist op te werken.

- Mr en Mevr. G. Derudder-Cardon: Leerlingen met hoogste kwotering «Zeemanschap».

AFDELING LAGER ONDERWIJS

1e graad - 1e leerjaar

Coenye Jean-Claude 80 pct; Hubrechtsen Lorenzo 50,7; Muller Michael 56; Nobels 86,5; Ruys Frederic; Willemkens Steven

1e graad - 2e leerjaar

Cattrysse Mario 78,5 pct; Osaer Marc 84,3; Savels Jan 89,7; Tanghe Chris 80,6; Tytens Didier 63; Vandamme Robert 57; Wisse Stefaan 49,7.

2e graad - 3e leerjaar

Coutteau Peter 65,8; D'Hondt Lorenzo 64,5; Lehouck Gino 80,2; Lootens Franky 80,8; Rappe Kurt 86,5; Stommeleer Ronny 85,4; Vandendriessche Geert; 80; Vander-vorst Johannes 72,6.

2e graad - 4e leerjaar

Allary Stefaan 80,9 pct; Derycke Alain 66,13; Formesyn Kurt; 73; Lenaers Samuel 61,63; Schepens Johnny 80,13; Vandenberghe Joel 57,43; Vanden Berghe Luc 56,1.

3e graad - 5e leerjaar

Casier Danny 59,86; Coenye Kurt 79,83; Coullier Erwin 73,73; Durie Bernard 65,26; Ennouar Noel 40,96; Farina Chans Jean-Marc 68,53; Lenaers Emmanuel 82,80; Marchand Redgy 72,80; Mella Marnix 66,73; Pierar Jan 72,50; Schoutteet Peter 76,96; Smets Jimmy 72,56; Vandenberghe Filip 75,76; Van Torre Stefaan 65.

3e graad - 6e leerjaar

Allary Patrick 85,7 pct; Coullier Boudewijn 58,2; Deprez Marcel; Derudder John 62,1; Derudder Peter 82,1; Dezutter Jean-Paul 70,4; Gondry Danny 54; Kerckaert Eddy 71,8; Lambrecht Johnny 67,2; Lootens Marc 63,8; Smekens Norbert; Vandenberghe Patrick 61,9; Vandenberghe John 63,7; Vandewalle Jan 73,7; Velter Lorenzo 70,8; Wille Thierry 71,2.

AFDELING TECHNISCH ONDERWIJS

1e jaar Zeevisserijonderwijs
Bonnet François 84,2; Bonnet Henri 84,75; Couvreur Ivan 69,2; De Paep Mario 76,5; Deswaef Henri 63,2; Dierickx Alain 76,85; Durie Marc 74,5; Farina Chans Christiaan 78,25; Rosseel Alain 89,55; Willemkens Frank 78,85.

2e jaar Zeevisserijonderwijs

Barbaix Peter 85; Gerard Alain 65; Kerckaert Danny 52; Pauwels Didier 85; Pream Rony 66; Robion Guy 83; Stevelinck Gilbert 70; Willemkens Dirk 74.

3e jaar Zeevisserijonderwijs

Coullier August 74,6; Coullier Henri 79; Couvreur Redgy 75,2; Degraeve Daniel 72,2; Derudder Patrick 88; Devos Serge 67,7; Hosten Mario 71,7; Lootens Luc 65,5; Sanders Geert 78,7; Slosse Jan 71,7; Vandaele Daniel 67,4; Vandaele Luc 65,5; Vantorre Franky 78,8.

Ereprijzen ter beloning van de laureaten van het schooljaar 1978-1979

LAGERE SCHOOL

1. Opvoeding (Gemeentebestuur Bredene)

1e lj. L.O. Nobels Geert, Ruys Frédéric.

2e lj. L.O. Cattrysse Mario, Osaer Marc.

3e lj. L.O. Lehouck Gino, Rappe Kurt.

4e lj. L.O. Vandenberghe Joel, Vanden Berghe Luc.

5e lj. L.O. Coullier Erwin, Durie Bernard.

6e lj. L.O. Allary Patrick, Kerckaert Eddy.

2. Nederlands (Mevr. G. Fischer-Fonteyne, directrice RMS Bredene)

6e lj. L.O. Allary Patrick

3. Hoogste kwotering hoofdvakken (moedertaal en rekenen samen)

(Mr en Mevr. C. Heilman, Internationale Boekhandel)

6e lj. L.O. Allary Patrick.

4. Zeevaart (K.W. Ibis)

5e lj. L.O. Farina Chans Jean-Marc

6e lj. L.O. Derudder Peter

5. Verdienstelijke leerling (Mr en Mevr. J. Lyck-Belpaeme)

1e lj. L.O. Coenye Jean-Claude; Hubrechtsen Lorenzo; Muller Michael; Nobels Geert; Ruys Frédéric; Willemkens Steven.

2e lj. L.O. Cattrysse Mario; Osaer Marc; Savels Jan; Tanghe Chris; Tytens Didier; Vandamme Robert; Wisse Stefaan.

6e lj. L.O. Derudder Peter; Allary Patrick (geslaagd in kantonaal examen)

6. Beste plantons (oud-leerlingenbond van het Koninklijk Werk Ibis)

Allary Patrick; Durie Berard.

1. Godsdienst (E.H. F. Maréchal)

1e j. ZVA Farina Chans Christiaan

2e j. ZVA Gerard Alain

2. Grote verdienste (Gemeentebestuur Bredene)

1e j. ZVA Bonnet François

2e j. ZVA Barbaix Peter

3e j. ZVA Sanders Geert

3. Engels (Fonds Commander Gade)

3e j. ZVA Van Torre Franky

4. Wiskunde (Gemeentebestuur Bredene)

2e j. ZVA Barbaix Peter

3e j. ZVA Derudder Patrick

5. Moedertaal (Volksvertegenwoordiger R. Bonnel)

2e j. ZVA Robion Guy

3e j. ZVA Derudder Patrick en Van Torre Franky

6. Nautische instrumenten (Commandant Groenering Operaties van de Zeemacht)

3e j. ZVA Derudder Patrick

7. Beroepspraktijk (Vereniging gediplomeerden Zeevaartschool Oostende - VGZO)

1e j. ZVA Bonnet Henri

2e j. ZVA Pauwels Didier en Robion Guy.

8. Zeevaartrekenen (Advokaat P. Daems)

1e j. ZVA Bonnet François, Bonnet Henri en Rosseel Alain.

2e j. ZVA Pauwels Didier.

9. Leerling die zich het best wist op te werken (Mr en Mevr. J. Gevaert-Deacourt)

3e j. ZVA Coullier August

10. Zeemanschap (Mr en Mevr. Derudder-Cardon)

1e j. ZVA Rosseel Alain

2e j. ZVA Pauwels Didier

11. Afgestudeerden die het eind-

diploma van aspirant-schipper ter visserij behaalden (Gemeentebestuur Bredene)

Coullier August; Coullier Henri; Couvreur Redgy; Degraeve Daniel; Derudder Patrick; Devos Serge; Hosten Mario; Lootens Luc; Sanders Geert; Slosse Jan; Vandaele Daniel; Vandaele Luc; Van Torre Franky.

Bovenvermelde leerlingen behaalden ook allen het beperkt getuigschrift van radiotelegrafist.

Zwembrevetten behaald in het kader van de inter-scolaire provinciale zwemwedstrijden.

(Lagere school en zeevisserijschool)

a) Schoolbrevet van zwemmen (25 m)

Barbaix Peter; Cattrysse Mario; Coullier Boudewijn; Coullier Erwin; Coutteau Peter; Derycke Alain; Deswaef Henri; D'Hondt Lorenzo; Ennouar Noel; Gerard Alain; Lehouck Gino; Lenaers Samuel; Lootens Franky; Osaer Marc; Savels Jan; Schepens Johnny; Schoutteet Peter; Smets Jimmy; Tanghe Chris; Vandamme Robert; Vanden Berghe Luc; Vandendriessche Geert; Vandewalle Jan; Van Torre Stefaan; Willemkens Steven.

b) Elementair brevet van zwemmen (50 m)

Allary Stefaan; Barbaix Peter; Casier Danny; Cattrysse Mario; Coullier Boudewijn; Deprez Marcel; Derycke Alain; Deswaef Henri; Dezutter Jean-Paul; Dierickx Alain; Durie Marc; Ennouar Noel; Farina Chans Christiaan; Farina Chans Marc; Gerard Alain; Lenaers Emmanuel; Stevelinck Gilbert; Vanden Berghe Luc; Vandendriessche Geert; Vander-vorst Johan; Vandewalle Jan; Van Torre Stefaan.

c) Voorbereidend zwembrevet (100 m)

Allary Patrick; Barbaix Peter; De Paep Mario; Deswaef Henri; Dezutter Jean-Paul; Durie Bernard; Durie Marc; Ennouar Noel; Farina Chans Christiaan; Farina Chans Jean Marc; Gerard Alain; Gondry Danny; Kerckaert Danny; Kerckaert Eddy; Smekens Norbert; Vanden Berghe John; Vanden Berghe Luc; Vandenberghe Joel; Van Torre Stefaan; Wille Thierry; Willemkens Frank.

d) Brevet van zwemmer

Derudder John; Derudder Peter; Dezutter Jean-Paul; Durie Bernard; Ennouar Noel; Kerckaert Eddy; Lambrecht Johnny; Lootens Marc; Smekens Norbert; Vanden Berghe John; Vandenberghe Filip; Vandenberghe Patrick; Van Torre Stefaan; Wille Thierry.

e) Elementair reddingsbrevet

Barbaix Peter; Bonnet François; Bonnet Henri; Deswaef Henri; Pauwels Didier; Robion Guy; Rosseel Alain; Willemkens Dirk.

f) Brevet van halve afstand (400 m)

Bonnet François; Bonnet Henri; Pauwels Didier; Robion Guy; Rosseel Alain.

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche speciale winterprijs nl 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost Inl tel (059) 50.19.71 80.27.52
17116N - 8199V

De tunnel onder het kanaal en de R.M.T.

In verband met besprekingen die terug op gang zouden gebracht zijn voor het graven van een tunnel onder het Kanaal, stelde de heer Vansteenkiste, volksvertegenwoordiger, die volgende vraag aan de minister van verkeerswezen, waarop door deze laatste geantwoord werd:

RMT - KANAALTUNNEL

Voor de zoveelste maal is er sprake van de kanaaltunnel. Naar verluidt zou «British Rail» zich gunstig hebben uitgesproken. «British Rail» maakt deel uit van «Sealink» die, samen met onze RMT de exploitatie verzekert van het passagiers- en goederenverkeer Oostende-Dover-Folkestone.

Wat er ook van zij, dit project komt mij niet onmiddellijk gunstig over voor de (late) toekomst van onze RMT waar de tewerkstelling van duizenden Vlaamse mensen mede is gemeoid.

Graag vernam ik van de heer Minister in hoeverre hij door zijn Britse en/of Franse collega's hierover werd ingelicht aangesproken? Ik vraag niet naar de inzichten van de bewindsman, maar wel naar de verzekering dat onder geen beding de belangen van onze RMT als exploitatie, alsmede de belangen van onze Vlaamse mensen zullen aangetast worden.

ANTWOORD

De nieuwe onderhandelingen over de eventuele aanleg van een tunnel onder het Kanaal hebben een bilateraal karakter en worden gevoerd tussen de Britse en de Franse spoorwegmaatschappijen.

De NMBS noch de RMT zijn bij deze besprekingen rechtstreeks betrokken.

Tot op heden ontving ik noch vanwege de BR noch vanwege de SNCF bericht over een mogelijk positief besluit aangaande de Kanaaltunnel.

Aan de hand van het antwoord van de minister, blijft alles nog even in het vage. Men kan er uit opmaken, dat er wel nieuwe onderhandelingen plaats grijpen, maar dat ze gevoerd worden tussen Britse en Franse spoorwegmaatschappijen en de andere oeverstaten, ondermeer België, hierin niet betrokken zijn en dat zijn departement, noch door de Britse, noch door de Franse spoorwegen op de hoogte gebracht werd van het resultaat dezer besprekingen.

Het is verder duidelijk, dat een eventueel positief resultaat van deze besprekingen geen rekening zal houden met de belangen van de RMT en, mocht het kanaal er komen en aanleiding geven tot ernstige terugslagen voor de RMT, dit zeker de rekening niet zou maken van de Franse en Britse spoorwegen. Indien de Sealink, via de Britse Rail in de besprekingen en in realisatie van het Kanaal tussen Frankrijk en Engeland betrokken is, zoals de vraag van het kamerlid Vansteenkiste het laat uitschijnen, dan zal deze maatschappij wel zorgen voor een winstgevende participatie in de uitbating van deze tunnel, die de verliezen of een gedeeltelijke uitschakeling van haar zeelieden, wel zou compenseren. Voor de RMT zal dit wel «noppes» wezen en zeker onze tewerkstelling zwaar treffen.

Ondertussen ging de minister aan de duidelijk gestelde vraag door het kamerlid voorbij, waar deze naar de verzekering vroeg dat onder geen beding de belangen van onze RMT en van onze Vlaamse mensen zouden aangetast worden. Deze toekomst kon de minister niet waarborgen.

En dat is begrijpelijk, want dergelijke vraag nu stellen, is uitsluitend een politieke vraag maar geen welke met de werkelijkheid van dat ogenblik rekening zou houden.

De LNG-terminal, recreatiegebied

Na de polemieken over de L.N.G. terminal die gebouwd wordt te Zeebrugge en waartegen vooral de milieugroeperingen zich 't heftigst keerden, moet het ons toch wel verbazen dat de heer Van den Broeck in het parlement aan de heer minister van Openbare Werken een vraag stelde waarbij deze terminal zou ingeschakeld worden in de... toeristische voorzieningen. Van galgenhumor gesproken!

Hieronder volgt dan het verzoek van de heer Van den Broeck en het antwoord van de heer minister VRAAG:

In uitvoering van de plannen voor aanleg van de LNG-terminal te Zeebrugge en de uitbreiding van de haven, is men reeds begonnen met de bouw van de oostdijk en wordt de bouw van andere dijken in het vooruitzicht gesteld.

Alhoewel de noodwendigheden van deze dammen duidelijk op het structurele en economische vlak liggen, zouden deze bouwwerken ook op niveau van toerisme en recreatie een belangrijke rol kunnen spelen en dit voor zover de thans gekende ontwerpen i.v.m. Zeebrugge werkelijkheid zouden worden.

Kan de geachte Minister mij meedelen of in het geheel van dit project met voormelde mogelijkheden rekening gehouden werd, meer bepaald

1. Zullen onze Belgische zeehangeelaars, die op het ogenblik verplicht zijn hun sport te beoefenen vanaf de Franse of Nederlandse kusten, van op die dammen mogen vissen en zijn daartoe de nodige

voorzieningen getroffen?

2. Zullen deze dammen ook als wandelpaden voor toeristen opengesteld worden en werd ter zake reeds advies ingewonnen bij uw collega tot wiens bevoegdheid het toerisme behoort alsmede van de betrokken diensten voor kusttoerisme?

ANTWOORD:

Tot op heden werd nog niet uitgemaakt welke de mogelijke rol van de dammen, nodig voor de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge zou kunnen zijn voor het toerisme en de recreatie.

Op dit ogenblik lijkt het mij weinig waarschijnlijk dat een dergelijke bestemming zou toegekend worden aan deze dammen.

Voor de oostelijke dam, kan ik het geachte lid nu reeds mededelen dat deze om veiligheidsredenen zeker niet toegankelijk zal zijn voor het publiek. Langs deze dam komen namelijk de LNG-voorzieningen.

Daarenboven zullen aan de zeezijde, de beide dammen afgedekt worden met een onregelmatige storting van zware breuksteen en betonblokken en zodoende niet begaanbaar zijn. Om redenen van veiligheid lijkt het mij dan ook niet gewenst op deze plaats toerisme en recreatie toe te laten.

Een wandelpad langs de zeezijde zou spoedig door golfwerking worden verbrokkeld.

Het spijt mij dan ook op beide vragen van het geachte lid negatief te moeten antwoorden.

DIENTSTTIJDVERKORTING ZEELIEDEN VRAAG VAN DE HEER VOLKSVERTEGENWOORDIGER LARIDON AAN DE MINISTER

In het raam van de diensttijdverkortings voor dienstplichtige militairen, stelde de heer Laridon aan de minister van landsverdediging de vraag of ook de zeelieden, waaronder de visserij de visserij, hiervan konden genieten, door onder meer minder jaarlijkse uitstellen te moeten bewijzen. Het antwoord was in feite een beleefde afwijzing, zodat de vissers en zeelieden nog altijd zeven jaar zullen moeten varen om de gewettigde uitstellen te bewijzen, vooraleer volledig van de militaire dienstplichting af te zijn.

Hieronder gaat de «vraag» van de heer Laridon en het «antwoord» door de minister.

Mag ik van de heer Minister vernemen, in het raam van de vermindering van de diensttijd, of ook de zeelieden, die tot op heden nog steeds zeven jaar moeten varen (dit voor de vissers, geen voortgezet onderwijs genoten) ofwel zeven uitstellen moeten voorleggen (waarvan de laatste drie in het kader van het zeevaartonderwijs of van de zeevaart-officieren van de lange omvaart, drie tot twee jaar, dienen onmiddellijk ten minste zeven maanden onderbroken vaart

per jaar te hebben om van de legerdienst ontslagen te worden) van deze gunst kunnen genieten?

Ik stel dan ook voor te komen tot een inkrimping van het aantal uitstellen evenredig met de diensttijdverkortings en eventuele faciliteiten, wanneer men niet onmiddellijk vaart vindt.

Deze manier van handelen zou voor de minderheidsgroep van vissers en zeelui ter lange omvaart zeer welkom zijn en volledig verantwoord.

ANTWOORD

De progressieve vermindering van de diensttijd op grond van artikel 66, par. 1 van de dienstplichtwetten mag mijns inziens geen aanleiding geven tot herziening van de wettelijke bepalingen inzake uitstel en vrijlating.

Indien er wat de zeelieden betreft en onafhankelijk van de inkorting van de diensttijd, bijzondere moeilijkheden moesten bestaan, die echter dienen verduidelijkt te worden, ben ik bereid deze te onderzoeken in samenwerking met mijn Collega van Binnenlandse Zaken.

DE VISPRIJZEN OP DE OOSTENDSE AFSLAG

We menen dat de tijd, dat in de zomer de vis op de Belgische afslagen nogal dikwijls bleef staan, volledig tot het verleden behoort.

Wel dient gezegd, dat de kwaliteit van de thans aangevoerde vis, vergeleken met jaren terug, toch een stuk beter is. De vis komt inderdaad beter verzorgd en beter bewaard aan de markt. In ieder geval kan men thans praktisch niet meer van zomerprijzen spreken en mogen we ook stellen dat, in vergelijking met wat het buitenland biedt, de prijzen, minstens in de afgelopen week, goed waren.

Aldus besomde op de maandagmarkt de O.206 voor 385 manden vis, de som van 714 duizend frank hetgeen toch een gemiddelde geeft van 1860 F per ben. Het koppel O.118-O.134 geraakte aan een gemiddelde per ben van 1520 F. Voor de O.334 die met zeer verzorgde vis uit IJsland aan de markt kwam, noteren we een gemiddelde van 1800 F de ben. Het koppel O.243-Z.62 haalde met 835 benmen een besomming van 1.379.650 F of een gemiddelde van 1650 F de ben. De O.303 met de O.127 haalde een gemiddelde van 1610 F de ben. Te Zeebrugge haalde de Z.69 een gemiddelde van meer dan 2 duizend F de ben, terwijl de andere vaartuigen hoofdzakelijk tong aanvoerden.

Op de dinsdagmarkt kregen we dan het koppel O.279-N.3 met 880 benmen voor een brutobesomming van 1.375.310 F of 1560 F de ben.

Op de woensdagmarkt kregen we te Oostende het koppel Z.209-Z.509 met 1.129.926 F voor 750 benmen of een gemiddelde van 1510 F de ben, verder de O.74 met de O.232 met 600.980 F voor 385 benmen of een gemiddelde van 1560 F.

We zijn overtuigd dat men in het buitenland niet meer zou gemaakt hebben en dat er dan, op dit gebied, geen reden meer voor de hand ligt om er te gaan verkopen, ten ware andere factoren van doorslaggevende aard zijn, zoals het uitwinnen van een paar dagen vaartrouwe en de brandstofprijzen. Anderzijds kunnen we ons toch afvragen of de prijzen dit bevredigend peil zouden houden indien meer koppels zich aan de afslag zouden aanbieden. In ieder geval, met de thans geldende brandstofprijzen, moeten de reders nog altijd niet te hoog van de toren blazen. Moest verder de helft van de vloot niet in vreemde havens verkopen en er zich in brandstof voorzien, zouden er verscheidene hier aan de kaai moeten blijven liggen bij gebrek aan brandstof, niettegenstaande alle regeringsverklaringen.

EEN KNAPPE HOOFDWATERSCHOUT GING OP RUST



In alle stilte en zonder officiële noch officieuze plechtigheden, is op 1 juli de heer OSCAR VERMEULEN, sedert 1 oktober 1936 in dienst van het Ministerie van Verkeerswezen, op rust gegaan.

Wie de heer Vermeulen kende, wist dat hij behoorde tot een ras dat onkreukbaar mag genoemd, niet gediend met vleierij noch eer en vooral niet gesteld om op het voorplan te treden, zoals het zo dikwijls het geval is.

Hij stamde immers af uit een zeevarend midden. Zijn vader was een kapitein ter lange omvaart en vele jaren te Oostende als havenloods bekend.

Het was op 1 oktober 1936, dus 43 jaar geleden, dat de heer Vermeulen als adjunct-waterschout te Oostende in dienst trad, ten tijde dat de heer Edmond Carlier, hier de functie van waterschout uitoefende. Aan de kust bestond ten andere op dat ogenblik de functie van hoofdwaterschout niet. Alleen Antwerpen had die titel. De jonge Vermeulen, was immers toen al officier ter lange omvaart en dekk-officier van de Rijksmarineschool te Oostende.

Toen reeds werd hij genoteerd als een man die niet alleen zeevaartkundig zeer knap onderlegd was, maar die de zeevaartproblemen welke hem ter hand werden gesteld, op onberispelijke wijze behandelde.

Bij de Duitse inval in 1940 trok hij naar Engeland, kwam daar in dienst van de Belgian Shipping Advisory Committee te Liverpool om reeds in december 1941 als oorlogsvrijwilliger in de Royal Air Force (Belgische sectie) dienst te doen en zoals zoveel moedigen op onverschrokken wijze de gevaarlijkste zendingen hem als piloot opgelegd, uit te voeren. Hij eindigde de oorlog als kapitein vlieger aan boord van Mosquito nightfighters van de Bomber Command om na het beëindigen van deze oorlog, na de mobilisatie, ere-reserve kapitein commandant in februari 1946 terug zijn dienst te hernemen te Oostende als waterschout.

Zijn oorlogsdaden beschrijven zou veel bravourstukjes aan het licht brengen. Maar daarvan houdt hij niet, zoals hij niet te spreken is over de perfect en vaak ondankbare wijze waarop hij zijn taak als hoofdwaterschout hier en sedert juli 1947 te Gent vervulde.

Te Gent was de dienst, toen hij daar benoemd werd, volledig verwaarloosd en de nieuwe waterschout had veel moeite om oude

gewoonten en mistoestanden uit te roeien.

Van 1970 tot en met 1978 vervulde hij daarenboven een mandaat als docent aan de school voor criminologie en criminalistiek te Brussel.

In april 1975 werd hij bij het heengaan van hoofdwaterschout Huys, hier tot hoofdwaterschout van de kust benoemd; functie welke hij tot op 1 juli zonder veel lawaai op voortreffelijke wijze heeft vervuld.

Hij was niet gevreesd door de vissers omdat hij hen in hun taal, hun zeemanschap en hun job liefhad. Hij begreep hun negativiteit voor al wat papier en reglementen betreft en zijn optreden bij over-

tredingen was dan ook steeds opvoedend, tegemoetkomend en vaderlijk.

Hij heeft er nooit prijs op gesteld om op het voorplan te treden, oefende met veel genoegen zijn functies uit, werd met talrijke Belgische en vreemde militaire eretekens vereerd en werd onlangs nog door de Koning benoemd tot Commandeur in de Orde van Leopold II.

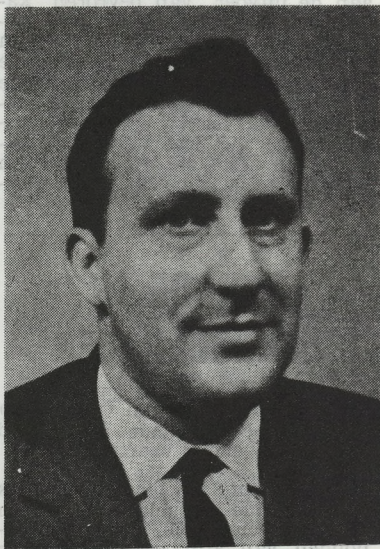
Bescheiden als hij in zijn omgang was, onwrikbaar en zeer bekwaam in maritieme juridische aangelegenheden.

Toen twee jaar geleden de B.604 verging, gaf hij een staaltje ten beste van zijn grote bekwaamheid en doorzicht.

Zijn heengaan, niet alleen als hoofdwaterschout, maar als jurist, als mens voor de zeeman, als rechtschappen ambtenaar, niet altijd door zijn Brusselse overheden bijgetreden, is voor de vissersgemeenschap, voor de maritieme wereld en voor de rechterlijke organen, een groot verlies.

Mocht hij, die nog steeds een flinke gezondheid geniet, evenveel genieten van zijn rust, zoals hij steeds met genoegen zijn delicate functies heeft waargenomen, is de wens van al wie zijn optreden in moeilijke en aangename ogenblikke, heeft gekend. Wij zijn overtuigd dat het ook de wens is van de ganse vissersgemeenschap.

NIEUWE HOOFDWATERSCHOUT VAN LOO



Dat tengevolge van het heengaan van de heer Vermeulen te Oostende, een nieuwe hoofdwaterschout diende benoemd, is een feit.

De keus daarvan is gevallen op zijn sedert jaren gekende medewerker, de heer Pierre Vanloo, die sedert 1972 als eerste waterschout te Oostende fungeerde.

De heer Vanloo is pas 53 jaar en is de zoon van een vader die vele jaren op het ministerie van Zeewezende knappe medewerker was van de heer Robert Vershelde, die toen voor de Belgische visserij, daarin geholpen door vader Vanloo, enorm veel heeft gepresteerd. We spreken in het bijzonder over de crisisjaren 1930 en de viscontingentering van 1932.

Vader Vanloo deed zelfs na de oorlog nog dienst met zijn baas in omstandigheden welke elkeen kan

begrijpen, toen noch vissmijnen noch havens noch vissersschepen normaal konden werken.

Wat de heer Vershelde en zijn medewerker de heer Vanloo, vader van de huidige hoofdwaterschout toen gepresteerd hebben, grenst aan het ongelooflijke.

Dat de taak van de nieuwe hoofdwaterschout nu ook niet gemakkelijk wordt tengevolge van de snelle uitbreiding van het passagiersvervoer en de industrialisatie van de Oostendse haven, spreekt vanzelf.

Want hieraan dient toegevoegd: de snelle uitbreiding van de haven van Zeebrugge, waar de hoofdwaterschout van de kust steeds zijn grote verantwoordelijkheid te dragen heeft, zonder te spreken van deze van Oostende inzake yachten en commercialisatie.

De heer Vanloo is een gediplomeerde student van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen, houder van het diploma uitgereikt door de School voor Criminologie en Criminaliteit. Hij voer ook van 1946 tot 1949 aan boord van Belgische koopvaardijsschepen en trad in januari 1950, na geslaagd te zijn in het examen van luitenant ter lange omvaart, in dienst van de zeevaartpolitie te Antwerpen als waterschout derde klasse.

In september 1969 werd hij bevorderd tot waterschout om waarnemend eerste waterschout te worden te Oostende op 1 september 1970 en in hoedanigheid van eerste waterschout benoemd te worden op 1 maart 1972.

De jonge hoofdwaterschout is insgelijks drager van verscheidene eretekens en zijn taak zal niet gemakkelijk zijn als hij meent de plannen van zijn voorganger te willen realiseren.

De waterschoutskantoren en het kader vergen immers een reorganisatie. Het waterschoutsbudget verlangd sedert lang een moderne patrouilleboot zoals men er in Engeland, Holland en Duitsland heeft. De uitgetreden hoofdwaterschout Vermeulen, heeft zich hiervoor steeds hard ingespannen, omdat thans wel veel van die dienst voor controle op zee geëist wordt, maar men praktisch geen middelen had om de visserij, de pleziervaart en... de smokkel te controleren.

En dan spreken we niet van de moeilijke situatie ontstaan door de nieuwe verplichte vaartroutes, waar te weinig aandacht kan aan besteed worden.

Anderzijds heeft het aantal yachten de 2.000 overschreden, waarop niet de minste controle kan uitgeoefend worden bij gebrek aan bekwaam personeel en materiaal. En men vormt geen zeevaartpolitie in drie maanden.

Talrijk zijn immers tegenwoordig de ongevallen met yachten en pleziervaartuigen.

Wie ook wil kiest nu het zeegegat, zonder de minste zeevaardigheid. Mist en storm, getijden, enz., zijn zoveel onverwachte hindernissen en oorzaken voor noodzakelijk dringend optreden.

Er staan de nieuwe hoofdwaterschout even grote moeilijkheden te wachten als zijn voorganger.

En als men weet hoe moeilijk het is, dit te Brussel diets te maken, dan weet men eveneens hoe moeilijk het is, daarin voldoening te bekomen.

(Vervolg bladzijde 6)

De nieuwe hoofdwaterschout weet bij ondervinding dat hem een zware taak te wachten staat, tenware men zou trachten hem het zwijgen op te leggen.

Hij zal zich ook met de geestesgesteldheid van onze vissers meer en meer moeten verenigen omdat hij met brave, maar nonchalante mensen te doen heeft, die meer dan 250 dagen op zee vertoeven en daardoor eerder vervreemden met de eisen en de wetten te lande.

En buiten hen komt nu ook nog het plankzeilen ofte windsurfen aan de Belgische kust erbij, dat een geweldige uitbreiding neemt.

De Belgen schijnen plots «seeminded» geworden, maar kennen de gevaren der zee veel minder dan onze Noorder- en Zuidereburen en lappen gewoonlijk hun laars aan alle reglementen en wetten.

Met takt optreden, elkeen helpen en wijzen op hun fouten, is veel moeilijker dan processen-verbaal opmaken.

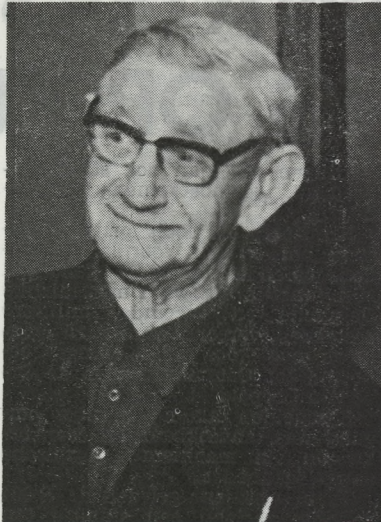
Wij zijn overtuigd dat de nieuwe hoofdwaterschout zijn ondervinding in die geest zal aanwenden en hopen dat, wat onze vissers betreft, hij steeds zal willen begrijpen, dat het een volk is waarbij met goede raad veel meer te bereiken valt dan met de wetten van het land en de zee onmeedogend op hen toe te passen.

Mijnheer Vanloo, gij kent, beter dan wie ook ons volk. U weet dat ze 250 dagen op zee en de rest aan wal doorbrengen op een wijze, niet te vergelijken met landelijke gewoonten.

Daarom zijn we overtuigd, dat U voor hen een vader, een raadgever en een vriend zult zijn en blijven, zoals uw voorganger en uw vader is geweest.

Ondertussen wensen we U in uw moeilijke taak goed heil en wees overtuigd dat U nooit tevergeefs op onze wenken en medehulp zult beroep doen, daar waar het nodig mocht blijken in het belang van het bedrijf en de goede samenwerking tussen uw ambt en de «wroeters van de zee».
P.V.

PROS ZONNEKEYN IS NIET MEER



Bij het ter pers gaan vernemen we het overlijden in de ouderdom van 82 jaar van de heer Prosper Zonnekeyn en in gans de visserij zeer goed gekend.

Pros Zonnekeyn was vele jaren reder van de O.168 en de O.153 samen met Frans Maes.

Hij was medestichter van de Verenigde Vissers Reders, van SCAP en er jarenlang een trouwe magazijnier en medewerker.

De plechtige uitvaartmis zal plaats hebben heden zaterdag te 10 uur in de parochiale kerk van St Antonius der Vuurtorenwijk.

Aan zijn vrouw, kinderen en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

TRACHT CANADA DE WEST-EUROPESE VISMARKT TE VEROVEREN ?

Als we de uitspraken van verscheidene vooraanstaande Canadezen mogen geloven, dan zoekt Canada voor zijn vis een buitenlandse markt en heeft, hiervoor in het bijzonder West-Europa op het oog.

Met de uitbreiding van de economische zone tot 200 mijl, kreeg dit land plotseling de beschikking over een uitgestrekt en vooral visrijk gebied. Ook het potentieel van dit gebied is één der rijkst gekende.

Binnen een paar jaar rekent men er mede dat, wat de kabeljauw uit het noorderlijk gebied betreft, men tot een vangstcijfer van rond de 400 duizend ton zal komen, terwijl het gebied van de grote banken borg staat voor nog eens meer dan 100 duizend ton. Alles samen bijna tweemaal het beschikbaar contingent dat IJsland zich zelf oplegt. Canada zelf, dat niet over een grote bevolking beschikt en dus slechts een relatief klein eigen verbruik heeft, moet deze vis uitvoeren. Tot nog toe ging het overgroot gedeelte hiervan naar de Verenigde Staten. Met het vooruitzicht om binnen een paar jaar een 200 duizend ton kabeljauw en gul meer te zullen aanvoeren, moet dan natuurlijk naar nieuwe afzetmarkten uitgekeken worden. Ondertussen heeft Canada reeds in nieuwe afzetmarkten gevonden voor zijn haring die vooral naar West-Duitsland en Engeland gaat. Het is duidelijk dat men dan ook onmiddellijk is begonnen te denken aan de uitvoer van bevroren kabeljauw en visfilets naar deze landen in het bijzonder en de EEG in het algemeen. Dit is trouwens de overtuiging van de afgevaardigde voor New Foundland van de minister voor de visserij, de heer Gordon Slade, die liete weten dat Canada een afzet zal moeten zoeken voor een 200 duizend ton kabel-

jauw en gullerij en dat hij hoopte dit in West-Europa te vinden. De heer Ed Maynard, de Canadese minister voor industriële ontwikkeling, zag het breder en zegde dat de Canadezen liefst met West-Europa zouden wensen overeen te komen, zonder nochtans Oost-Europa noch Japan uit te sluiten.

We zullen verkopen aan iedere kandidaat. Niettegenstaande er een trend bestaat in Canada om zoveel mogelijk kant-en-klare produkten uit te voeren, is men daar toch ook overtuigd dat dit niet in een paar jaar te verwezenlijken is en dat ook naar afzetmarkten voor half-afgewerkte produkten als visfilets zal moeten uitgezien worden.

Deze uitspraken van Slade en Maynard worden in bepaalde Britse rederij-middelen argwanend ontvangen, in het bijzonder door het feit dat de haringvissers van de Clyde, die onlangs een contingent haring vrij kregen voor de lokale visserij, reeds de proef op de som kregen. Overtuigd om heel grote afslagprijzen te zullen worden aangeboden, was dit niet het geval. Men was wel bereid meer te geven voor deze verse haring, maar zeker niet wat de vissers verwacht hadden. De prijs van de ingevoerde Canadese haring was hiervan de rechtstreekse oorzaak. Met dit voorbeeld voor ogen, is het begrijpelijk dat de Britten zich, wegens een eventuele doorstroming van Canadese kabeljauwprodukten op de Britse en EEG-markten, zich zorgen beginnen te maken. De Britse vissers klagen nu reeds over een te grote aanvoer uit het buitenland, in het bijzonder uit IJsland, Denemarken en België, waardoor de eigen prijzen gevoelig gedrukt worden. Men kan daar officieel niets aan doen, maar daar zijn wel altijd achterpoortjes om de aanvoer van buitenlandse vis moeilijk te maken. Een dezer middeljes is onder meer de zogezegde onmogelijkheid, wegens onbeschikbaarheid aan voldoende en veilige losplaatsen en wegens onvoldoende losserspersoneel, een bepaalde aanvoer te laten overschrijden. In bepaalde havens wordt het hierdoor zelfs praktisch onmogelijk om, voor buitenlanders, de dinsdag nog aan de afslag te komen. Er gaan dan ook reeds stemmen op, om op de invoer uit niet-EEG landen invoerrechten te leggen. In dit verband wijzen we er op dat Canada voor zijn invoer van afgewerkte verpakte produkten 22 pct rechten dient te betalen. Anderzijds tracht dit land nu juist van de EEG een vermindering van zijn invoerrechten te bekomen !

SCHADE IN DEENSE HAVEN

In een Deense haven (nobekend) heeft de N.15 schade berokkend aan een onbekend vaartuig.

Calcoen heeft ter plaatse de zaak in der minne geregeld door de som van ongeveer 4.500 F te laten afhouden van zijn verkoopcijfer in die Deense haven. Calcoen zal zeeverslag neerleggen en pogen de naam en nummer van het aangevaren schip op te sporen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32.11.13 49

(0246N-8187V)

Weetjes...

— Een Liberiaanse petroleum-tanker, de «Aviles» is na een ontploffing in de Indische Oceaan, na een paar uur gezonken. Men telt aan boord 3 doden, 8 vermisten en 27 geredden waaronder verscheidene min of mere zwaar gekwetst. Onder de doden en vermisten behoren er verscheidene Fransen. Het is de 4e ramp waarbij Fransen de dood vinden, alhoewel het deze maal een vaartuig betreft van niet Franse nationaliteit.

X X X

— In de Griekse handelsmarine kregen 6.700 opvarenden ontslag vanwege hun aandeel in verscheidene stakingen die gericht waren tegen de aanwerving van zeelieden uit Bangla-Desh. Volgens de Griekse wetgeving van 1976 is een staking illegaal wanneer niet minstens 50 t.h. zich hiervoor uitgesproken hebben of wanneer het syndicaat de staking niet erkent. Dit was hier het geval.

X X X

— De brandstofbevoorrading zou katastrofaal in gevaar kunnen gebracht worden mochten extremistische Palestijnen er toe komen een supertanker te saboteren en aan de grond te brengen in de Straat van Hormuz, aldus Cheik Jamani petroleumminister van Saoedi-Arabië. Alle tankers die laden in Irak en in de Verenigde Arabische Emiraten, moeten deze Straat passeren. Een dergelijke aanslag zou een werkelijke ramp betekenen voor de industrielanden die totaal afhankelijk zijn van de petroleum van het Midden-Oosten.

X X X

— De opliggende «Fred Scamaroni» die, vóór zijn vervanging ingezet werd op de verbinding Marseille — Corsica, wordt nu in gereedheid gebracht voor het ophalen van bootvluchtelingen uit Vietnam.

X X X

— In Frankrijk heeft de minister van verkeerswezen laten weten, dat in het kader van het vernieuwingsplan voor de visserij, 55 aanvragen op de 63 werden goedgekeurd. Het gaat in het bijzonder over kustvaartuigen beneden de 20 meter en om slechts 2 treilers van 25 meter.

X X X

— Op de eerste dag van de visserijtentoonstelling «Euro-Catch» te Londen, telde men 1830 bezoekers, waarvan één derde van over zee en namelijk uit Zweden, Noorwegen de EEG-landen en zelfs tot uit Griekenland. Op de tweede dag telde men 2100 bezoekers, op de derde dag 2158, op de 4e dag 950 en op de laatste dag 753.

X X X

— De vrijgegeven verkooporders op de visserijtentoonstelling «Euro-catch» te Londen zijn ten bedrage van 125 miljoen B. fr. Hierin zijn niet begrepen de verkooporders die firmas niet willen of wensen pu-

bliek te maken. Anderzijds werden nog heel wat contacten gelegd tussen de tentoonstellende firmas en mogelijke of toekomstige klanten, zodat de algemene indruk is, dat men over ene geslaagde manifestatie kan spreken.

X X X

— In Nederland hebben de aalen sportvisserij, die in de beheerskommissie van het Grevelingenmeer zitten, geprotesteerd tegen het feit, dat aan de mosselkwekers de toelating verleend werd om twee dagen aan mosselzaadvisserij in het meer te doen. Anderzijds waren de mosselkwekers ontstemd dat er zoveel politietoezicht was om na te gaan of zij niet buiten de aangeduide zone zouden vissen. Dat wil zeggen dat ze waarschijnlijk ontstemd waren, dat zij dit nu niet gekund hebben?

X X X

— De vroegere Fleetwood-diepzetereiler «Maretta» is als een totaal verlies verklaard na voor de kust van Ghana op een rif gelopen te zijn. De «Maretta» was reeds sinds 1977 overgemaakt aan Ghana en vaarde op het ogenblik van het op een onderwater rif lopen ter hulp van de vroegere Poolse treiler Sea Hawk. Aan boord voerde een schipper uit Hull het bevel.

X X X

— Een Grimsby 17 meter kustvaartuig, 'n ankerseiner, wist de beste besomming te maken in zijn klasse door een besomming van 910 duizend B. Fr. te verwezenlijken na een reis in de Noordzee van 15 dagen en een aanvoer van 670 bennen kabeljauw, gul en pladijs.

X X X

— Verleden week over maakte de O.186 te Grimsby 1,1 miljoen B. Fr. voor 670 van onze bennen. De O.216 «Henri-Jeanine» maakte er, na een IJslandse reis, voor 680 bennen, 1,150 miljoen B. Fr.

X X X

— De traditionele lokale makreelvisserij van Cornwall (Zuid-Engeland) wensen terug over hun eigen makreelgronden te beschikken. Zo dit niet kan, vorderen zij voor de lokale visserij een eksklusieve 6-mijlszone. Dit is vooral tegen de Humber- en Schotse seinvisserij gericht. Ze dreigen met harde maatregelen. Van eenheid tussen de Britse producentenorganisaties gesproken!

X X X

— De kleine kustvisserij te Lowestoft heeft elke week 32 duizend liter brandstof nodig. Dit werd verleden week teruggebracht tot 23 duizend liter waarmee men het moest stellen. Dit gaf natuurlijk aanleiding tot heel wat miserie en tumult. Dit zou onder meer de reden zijn waarom sommige vaartuigen uit Lowestoft in Grimsby gaan verkopen, waar, naar het schijnt nog geen bevoorradingsproblemen zouden zijn voor de brandstof.

— Op de opening van de internationale visserijtentoonstelling «Eurocatch» in de «Olympia» te Londen, zegde de Britse minister van Staat Alick Buchanan-Smith, die speciaal de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, dat Groot-Brittannië altijd bereid zal gevonden worden terug aan tafel te gaan zitten indien Brussel nieuwe voorstellen ter tafel legt, die het Britse standpunt benaderen.

De huidige Brusselse voorstellen zijn onaanvaardbaar, aldus zelfde woordvoerder.

X X X

— Niettegenstaande de moeilijkheden in de gasolieaanschaffing, kwamen toch nog 51 treilers aan de start te Brixham voor de traditionele treilersrace. De vaartuigen worden in twee categorieën ingedeeld waarbij de kleinere een voor gift krijgen en eerder mogen uitvaren. De «race» gaat over 15 mijl, vertrekkende uit Brixham en er terug kerende. Het was een kleine treiler met een 150 PK - motor die de wedstrijd won. Het schip kwam nog maar pas van de slip en was hagelnieuw in de teer en verf gestoken, zodat het door het water gleed. Met de heersende gasoilschaarste kunnen we hier niet vragen om een dergelijke «race» te houden door kleurrijk bevlagde vissersvaartuigen.

X X X

— De paarvisserijvloot te Fleetwood is opnieuw versterkt door toevoeging van de omgebouwde diepzeehektreilers, de «Boston - Blenheim» en de «Boston - Beverley». De schepen hebben een lange tijd opgeleggen. Ze zullen alleen uitvaren tot in de herfst voor het makreelseizoen op de Minch en in de lente voor het makreelseizoen op de kusten van Cornwall.

X X X

— Een nieuw rekord voor de paarvisserij werd verleden week in Fleetwood gesteld door de «Jacintha» en de «Glen-Rushen» die samen met 3560 van onze bennen binnen kwamen en een brutobesomming van samen 5,70 miljoen B. Fr. maakten, hetzij een gemiddelde van 1.600 fr de ben voor kabeljauw en gullerij. Beide vaartuigen zijn iets over de 30 meter.

X X X

— Een Britse schipper werd voor de rechtbank van Whitby beboet met 100 Pond (6.500 fr.) om langer dan een uur gevestig te hebben zonder het net in te halen. Dit is een oude wet die vereist, dat men binnen het uur in de kustwateren het net moet ophalen om de kleine vis de gelegenheid te geven te kunnen ontsnappen. De schipper zegde dat zoveel vaartuigen in de omgeving vissende waren, dat hij niet tijdig het net kon winden zonder risikos te nemen.

Maar dit hielp niet.

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

— In Falmouth, de haven die de faktorijsschepen uit het Oostblok als thuishaven beschouwden bij het overnemen van de ladingen makreel van Britse vaartuigen is een blauwboekje verschenen waarin 'n gedragskode voor schepen en bemanningen van de faktorijsschepen in opgenomen is. Dit boekje verschijnt in verscheidene talen en zal aan alle vaartuigen en treilers die Falmouth aandoen, besteld worden. Dit initiatief is het gevolg van de vele klachten van inwoners van Falmouth, over waterbezoeling, door over boord zetten van vuil en van dode vis enz.....

Of men van dit boekje alle heil mag verwachten, is een andere zaak.

X X X

— De Britse minister van Energie, de heer Hamish Gray, antwoordde op een schrijven van een lagerhuislid, dat de visserij bij de leveringen van gasolie, met prioriteit zou behandeld worden. Dit als gevolg van bepaalde moeilijkheden in de Britse visserij waardoor sommige treilers verplicht werden binnen te blijven liggen. Als ze die prioriteit daar zo verslaan, als bij ons, dan is het een prioriteit van: blijf maar zitten.

X X X

— Twee nieuwe treilers liepen in Engeland van stapel. Het gaat hier over een vaartuig van 33 en een vaartuig van 35 meter. De overschakeiling van de Britse, voor het grootste deel opliggende, naar de schroot hoop verwezen of aan het buitenland verkochte diepzeevloot gaat hiermede onverminderd verder. Binnenkort staat Groot - Brittannië dan ook met een, voor de gemeenschapswateren, aangepaste vloot en zal men nog minder geneigd gevonden worden bij onze overburen aan de partnerlanden bepaalde toegevingen te doen.

X X X

— Te Braesclote op het eiland Lewis is een nieuwe pier in gebruik gesteld, waar langs beide zijden van een breed binnenstaketsel de treilers kunnen meren.

X X X

— Een Duitse tanker met 1500 ton olie aan boord, is na een aanvaring ten slotte niet ver uit de Britse kust van Selsey Bill, Sussex onderste boven gedraaid. Tot nog toe verloor de tanker geen olie, maar de lokale kreeftenvisserij trachten van de regering te bekomen dat men de Duitse tanker zou verwijderen omdat deze juist in het gebied van hun winning ligt.

X X X

— Door een Grimsby-reder werd de zoveelste anker-seiner uit Denemarken weggekocht om de Britse Grimsbyvloot te komen vervoegen. Dit kan slechts de van tijd tot tijd oplopende strijd tussen Zuid en Noord-Engeland nieuw voedsel geven, daar Zuid - Engeland aan de Humber- en Schotse vloten reeds bepaalde verwijten toegestuurd heeft van over-uitbreiding.

EEN NOORS-IJSLANDS VISSERIJGESCHIL

We wezen er reeds vroeger op, dat er een geschil dreigde te ontstaan tussen Noorwegen en IJsland aan de hand van de interpretatie van economische zone's getrokken rond eilanden, die niet specifiek bewoond of bewoonbaar zijn. Volgens de zeevaartsrechtconferentie moeten eilanden bewoonbaar zijn in deze optiek, dat bewoners er zich kunnen vestigen en in leven houden zonder bijzondere hulp van buiten uit. Bewoners of eventuele bewoners op eilanden, moeten dus uit eigen middelen in hun bestaan kunnen voorzien. Een onbewoonbare rots, een beïjdsde berg, enz., kan dus niet als bewoonbaar aangezien worden en het moederland of het land dat er de soevereiniteit over uitoefent, kan dan geen rechten laten gelden op een economische zone rondom dit eilandje. Voor Noorwegen is het Noorse vulkaaneiland Jan Mayen in het Noorden van de Atlantische Oceaan, gelegen tussen Noorwegen en IJsland, een bewoonbaar eiland, terwijl het dit niet is voor IJsland. Voor dit laatste land heeft dit een zeer groot belang omdat IJslandse vissers immer in deze gebieden gevestigd hebben en, in geval een economische zone rond het eiland Jan Mayen zou erkend worden, hierdoor zelfs een gedeelte van de economische 200 mijlszone van IJs-

land opgeslorpt wordt door Noorwegen via een middenlijn tussen beide gebieden. Het is ook niet omdat er eens een weerkundige dienst op een bepaald vulkaaneilandje of rots fungeert, dat men hierom mag spreken van bewoonbaar gebied. Gevolg in elk geval is, dat de besprekingen tussen beide landen zijn vastgelopen. Hierop heeft Noorwegen aan zijn vissers de toestemming gegeven om er de vissersrij uit te oefenen onder Noors gezag en volgens de Noorse visserijreglementen. Het is duidelijk dat IJsland dit niet zal nemen, zeker niet in het gebied dat tot het zijne behoort. We stellen ons dan ook de vraag of we hier naar een nieuwe uitgave van de kabeljauwoorlog gaan, ditmaal tussen IJsland en Noorwegen. Voor wie weet dat IJsland het opnam tegen het, op marinegebied zeer uitgerust Groot-Brittannië en deze oorlog won, menen we, dat dit land niet zal aarzelen desnoods de strijd met Noorwegen aan te gaan, niet-tegenstaande de vroegere zeer vriendschappelijke betrekkingen tussen beide landen. Volgens ingewonnen inlichtingen is het eiland Jan Mayen zeker niet een essentieel bewoonbaar eiland en zou het geen recht hebben op een economische zone.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

WINT DE BRITSE MINISTER VAN VISSERIJ EEN VELDSLAG ?

Minister Peter Walker wint een veldslag, aldus wordt er in de Britse visserijbladen getiteld ! Het gaat hier natuurlijk over de bijeenkomst van 25 juni die te Luxemburg plaats had tussen de ministers van de «Acht» en Groot-Brittannië, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben.

We zullen de uitspraken van bepaalde Britse vakbladpers in die zin relativiseren, dat het in feite hierop neerkomt, dat Peter Walker niet heeft toegegeven of ingehouden, maar het programma en de lijn van zijn voorganger, de onverzettelijke John Silkin heeft voortgezet. Het is inderdaad zo, dat men in Britse visserskringen niet gelukkig was met de nederlaag van de Labour en het vertrek van John Silkin en gezien de betere ingesteldheid van de Konservatieven ten overstaan van de EEG dan ook vreesde dat Peter Walker spoedig ging toegeven aan de «Acht», waaronder voornamelijk Frankrijk, West-Duitsland, Nederland, Denemarken en België. Ierland zit, in bepaalde gevallen zowat te paard, maar dank zij vele financiële voordelen, die het voor de uitbreiding van zijn vissersvloot van de EEG kreeg, toch met de overigen medeging. Voor Luksemburg en Italië die in de vissersbelangen in de gemeenschapswateren praktisch niet betrokken zijn, zeilen deze in het bootje van de kontinentalen van-

wege de voordelen op landbouwgebied.

Peter Walker zegde onder meer, dat alle soort listen en kunstgrepen aan de orde van de dag kwamen vanwege de andere landen tegenover Engeland. Ik werd verscheidene malen uitgenodigd, aldus de Britse minister, op te treden als een goed Europeaan, onder meer wanneer men mij wilde overtuigen, de verhoging van de netmaaswijdte uit te stellen tot september.

Anderzijds deelde hij nog mede dat, voor wat de samenkomst van de «Negen» voor september betreft, waar men minstens over een verlenging van het voorlopige moet beslissen, hij zijn minister van Staat, Alick Buchanan Smith, die de bijzondere zorg van de visserij onder zijn hoede heeft, opdracht gegeven heeft, contacten te leggen met alle geleidingen van de Britse visserij en het bedrijf. Het is duidelijk, wanneer P. Walker juist maar oog en oor zal hebben voor deze kringen en niet tot het treffen van compromissen zal bereid zijn men zeker niet tot resultaat zal komen. Dan wordt het weldra 3 jaar dat men met voorlopige kwartalen de visserij zal besturen, zodanig dat het bedrijf in het ongewisse blijft wat de toekomst betreft, hetgeen zeker nadelig moet uitvallen voor eventuele investeringen in het bedrijf.

Hoogwaterboekjes

De getijtafels voor 1979 met de aanduidingen in tijd en hoogte van hoog- en laagwater te Oostende en de kust, zijn van onze pers gekomen.

Belanghebbenden kunnen ze bekomen bij alle dag- en weekbladverkopers van de kust tegen de prijs

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

BRITSE REDERIJEN PLEITEN VOOR EEN NATIONALE OF E.E.G.-TUSSENKOST IN DE BRANDSTOFFPRIJZEN

Verscheidene Britse rederijfederaties hebben een beroep gedaan op de regering en ook op de EEG voor een toelage op het verbruik van brandstof. Nergens is het verbruik van brandstof in een bedrijf zo zwaar, dan aan boord van de vissersvaartuigen en de immer stijgende brandstoffprijzen zouden er ten slotte kunnen toe leiden, dat vele vissersvaartuigen verplicht zouden worden op te liggen.

De rederijfederatie te Lowestoft had zelfs een voorstel om de handel een bijkomende taks van 7,5 t.h. te doen betalen op de aankopen in de afslag. Dit plan heeft men ten slotte laten vallen, omdat sommigen de overtuiging toegedaan waren, dat de handel ofwel in het verzet zou komen, ofwel in het bepalen van de aankoopsprijs in de afslag, rekening zou houden met deze bijkomende taks zodat dit ten slotte terug op de kop van reder en visser zou terecht komen. Hierop heeft men verkozen voor een bepaalde subsidie op de aankoop van gasolie op de regering en op Brussel beroep

te doen.

Volgens een woordvoerder van de Lowestoft rederijen is de kans voor het opliggen voor bepaalde treilers met een zwaar motorvermogen, zeer reëel.

Anderzijds zal er een voorstel gedaan worden bij de Commissie te Brussel voor hogere opvangprijzen. Vermits ieder handelaar toch de vis koopt die hij nodig heeft, meent men, over het ganse jaar gezien, hier toch voor de producenten wel een voordeel in te vinden. Anderzijds verwijzen sommige Britse federaties naar de overvloedige buitenlandse aanvoer die de Britse aanvoerprijzen drukken, terwijl, zoals dit onder meer voor de Fransen het geval is, sommigen van een regeringssubsidie genieten voor de aanschaffing van hun brandstof. In Lowestoft zegt men, dat de plaatselijke vloot vooral gehandikapt is door de gevoelige brandstoffprijshoging, omdat men in Lowestoft vooral aan grondvisserij doet, veelal op de pladijs, waarvoor een zeer zwaar motorvermogen benodigd wordt.

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.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Iets meer vis dan verleden week met zelfs een IJslandse vangst op de maandagmarkt. Die vangst werd trouwens zeer goed verkocht zodat de opbrengst tot 1,3 miljoen F opliep. Rode zeebaars, lange tijd niet meer gezien in de Oostendse afslag, haalde prijzen tussen 1680 en 1970 F de ben. Voor de handelaar die de markt inzette werd het dus een winstgevende dag vermits hij zo maar evantjes 300 F de ben voordeel deed bij de meeste andere handelaars. Koolvis was ook duur, de aanvoer van deze soort was vrij klein zodat een prijs van 1850 F de ben volgende week, bij een grotere aanvoer, niet moet verwacht worden. Schelvis was schaars en erg duur. Voor Schotse schol werd eveneens tot 40 F betaald. De heilbot kreeg tussen 180 en 249 F het kg en kan dus ook niet als goedkoop bestempeld worden.

Voor de spanvissers was het een vrij goede week. De beste prijzen werden eigenlijk weer vrijdag genoteerd toen vooral kabeljauw veel duurder was dan de andere dagen. Die kabeljauw zakte immers hiervan in de onverwacht grotere hoeveelheden kabeljauw die door de spanvissers aangevoerd worden terwijl de handel zelf al gedeeltelijk in het buitenland bestelde. Dinsdag lagen de prijzen voor kabeljauw het laagst, toen kregen trouwens ook de grote gulsorteringen lagere prijzen. Voor de kleinere soorten werden daarentegen hogere prijzen betaald, waarbij de sortering «5» opliep tot 1600 F de ben.

Voor de tongvangers blijft er niet veel meer te vangen. De in de afslag gebrachte hoeveelheden bleven onder de 2000 kg per schip. De prijs van de verschillende sorteringen lag tussen 135 F (slips) en 260 F (driekwartsortering). Staartvis kreeg tussen 89 en 170 F het kg en voor steenschol werd tussen 18 en 90 F gegeven.

ZEEVAARTLIJNEN

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 02u45, te 05u20, te 08u45, te 11u05, te 15u40 en te 20u45.
- Op 17, 19, 20 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 10u45.
- Op 15, 20 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 16u30.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 08u15, te 11u15, te 14u15, te 17u15, te 20u15 en te 23u15.
- Op 16, 17, 18, 19, 20 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 02u15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45 en te 06u00.
- Op 17, 18, 19, 20 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 03u45.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijk te 01u00, te 10u40, te 12u40, te 16u45 en te 19u45.
- Op 17, 19, 20 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 16u15.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 00u20, te 03u20, te 09u20, te 12u20, te 15u20 te 18u20 en te 21u20.
- Op 15, 16 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 01u30.
- Op 16, 17, 18, 19, 20 en 21.7.1979 bijkomende afvaart te 06u20.

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 19u00 en te 23u30.
- Op 16, 17, 18, 19 en 20.7.1979 bijkomende afvaart te 21u15.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 5 JULI 1979

Z.582	10	140	451.400	
Z.12	8	300	30	137.070
Z.570 W		500	35	196.610
				785.080

VRIJDAG 6 JULI 1979

Z.307 Kr	10	225	653.980	
Z.481 Ku	2	250	15	79.052

MAANDAG 9 JULI 1979

Z.69	10	150	327.310	
Z.580	9	700	50	279.490
Z.507	11	1100	50	395.150
Z.497	14	600	110	346.850
Z.431	2	50	5	44.010
Z.313	15	500	500	812.130
Z.569	10	240		710.630
				2.406.570

DINSDAG 10 JULI 1979

O.315	7	100	100	254.640
O.200	17	2000	100	664.930
Z.723	11	70		374.320
Z.560	10	110		231.460
				1.525.350

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 JULI

WEST : O.35, 180 ben (160 gul en 20 varia).

MAANDAG 16 JULI

IJSLAND :

O.126 - 750 ben (500 kool, 100 kab. en gul, 100 bonen en 50 varia).

O.202 : 1150 ben (600 kool, 200 kab en gul, 130 schelv en tot, 100 bonen, 50 mythen en schotse schol) 70 varia.

O.129 :

KANAAL : O.518.

WEST : O.26

NOORDZEE : N.707 - N.709

DINSDAG 14 JULI

NOORDZEE : O.141 - O.369;

O.309 - N.719 (vermoedelijk).

NOORD : Z.483.

WOENSDAG 15 JULI

NOORDZEE : N.40 - N.41.

WEST : O.123.

OOSTENDE

VRIJDAG 6 JULI 1979

NOORDZEE

O.135-O.279 10 670 — 1.155.660

MAANDAG 9 JULI 1979

IJSLAND

O.334 19 750 — 1.353.340

KANAAL

O.114 19 750 — 1.353.340

KANAAL

O.114 20 130 1840 496.156

NOORDZEE

O.118-O.134 14 380 — 581.100

Z.62-Z.243 10 835 — 1.379.650

O.127-O.303 12 440 — 708.040

WEST

O.206 13 385 — 714.829

DINSDAG 10 JULI 1979

KANAAL

Z.34 17 220 1840 828.170

NOORDZEE

O.279-N.3 9 880 — 1.375.310

WOENSDAG 11 JULI 1979

NOORDZEE

Z.209-Z.509 11 750 — 1.129.926

O.232-O.274 10 380 — 600.980

WEST

O.229 7 260 — 423.630

VISMARKT TE BRUSSEL WORDT HERAANGELEGD

Staatssecretaris voor het Brussels Gewest, Guy Cudell heeft de bouwvergunning verleend voor de aanleg van de voormalige Vismarkt. Het ontwerp omvat de constructie van twee waterbakken in de as van het plein de inplanting van twee bomenrijen en de wederaanleg van een ringweg met een gemiddelde breedte van 9 meter.

Sommige details inzake de aanleg van deze weg kunnen worden herzien zodra de metrolijn naar het westen van Brussel wordt doorgetrokken en de Vismarkt niet meer het overstapstation voor autobus en metro zal zijn.

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)

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

9-7-1979 10-7-1979 11-7-1979

Lappen	215,—	219,—	219,—	225,—
Grote	246,—	250,—	242,—	249,—
3/4	250,—	254,—	253,—	260,—
Blok	236,—	240,—	247,—	.....
Voor-kleine	223,—	225,—	232,—	236,—
Kleine	154,—	156,—	157,—	170,—

Zeebrugge

Grote	221,—	231,—	219,—	233,—
Blok	255,—	263,—	222,—	256,—
Fruut	280,—	288,—	232,—	290,—
Schone kleine	236,—	249,—	216,—	249,—
Kleine	194,—	200,—	181,—	217,—
Tout petit	168,—	188,—	164,—	190,—
Slips	160,—	168,—	138,—	164,—

Nieuwpoort

Tong I	236,—	238,—	210,—	215,—
Tong II	267,—	290,—	250,—	260,—
Tong III	285,—	290,—	250,—	260,—
Tong IV	280,—	260,—	210,—	230,—
Tong V	236,—	258,—	240,—	185,—
Kleine	180,—	205,—	160,—	170,—

PLADIJS

Oostende

9-7-1979 10-7-1979 11-7-1979

Grote	40,—	41,—	.....	.....
Grote lek	33,—	41,—	.....	.....
Kleine lek	.....	.....	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....	.....
Platjes	21,—	33,—	.....	.....

Zeebrugge

I	28,—	31,—	30,—	34,—
II	29,—	32,—	32,—	36,—
III	30,—	32,—	30,—	34,—
IV	17,—	19,—	17,—	20,—
V	.....	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moelen	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	50,—	56,—	.....	.....
Platjes	55,—	.....	30,—	35,—
Drielingen	35,—	.....	15,—	20,—

NIEUWPOORT

VRIJDAG 6 JULI 1979

N.346	232.916
N.700	27.854
N.88	21.475
N.1	20.594
N.349	10.000

Een westvisser en 4 kustvissers op de vrijdagmarkt. Een monotoon marktbuitzicht, enkel gul en wijting werden in hoofdzaak aangevoerd. Kabeljauw werd verkocht aan 104 F het kg. Gul aan 1980 tot 3600 F de benne. De weinig aangevoerde rog werd heel duur verkocht: moerrog 85 F het kg; tilten 70 F; scherpstaarten 65 F; grote wijting 55 F; de kleine 28 F. Er was weinig variatie op de markt en de weinige te koop aangeboden koopjes werden dan ook heel duur betaald. Grote tong 267 F het kg. Bloktong 285 F; fruitong 280 F; tong 5 260 F; kleine 205 F.

MAANDAG 9 JULI 1979

N.736	244.950
N.579	472.590
N.172	171.827
N.470	232.983
N.88	13.220

Vier vaartuigen van de West en een kustvisser voerden samen ongeveer 30.000 kg vis aan, dit voor een totaal bedrag van 1.135.450 F. Onder de westvissers spande de N.579 de kroon met een aanvoer van 350 bennen en een bruto-besomming van 472.590 F. De markt kende een vlot verloop, de prijzen lagen ietwat lager dan de voorbije week, maar de prijzen voor tong betaald waren duurder. Grote kabeljauw werd verkocht aan 75 F het kg. De gul van 35-70 F het kg. De moerroggen werden verkocht aan 3170 F de benne en de tilten aan 2200 tot 2460 F de benne. Scherpstaarten 2300 F de benne en gladroggen aan 2600 F de ben.

De tong kende prijzen die varieerden van 238 F voor de grootste soort tot 290 F voor de bloktong en 160 à 170 F voor de kleine. Grote tarbot werd verkocht aan 270 F het kg, griet aan 160 F, zonnervis aan 80 tot 90 F het kg. De doornhaai werd verkocht aan ongeveer 1200 F de ben en dit niettegenstaande er ong. 300 bennen doornhaai werden aangevoerd. Alles samen een goede markt met een vlotte verkoop.

WOENSDAG 11 JULI 1979

Z.525	214.491
Z.512	165.362
N.590	159.325
N.788	12.129
N.1	21.096
N.700	20.440
N.88	15.196
N.349	10.560

Een vaartuig van de West, twee bokkevissers en vijf kustvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. De markt werd gekenmerkt door een prijsdaling voor alle soorten. Er was vanwege de handelaars ook maar een geringe belangstelling. Opnieuw werd er heel weinig variatie te koop aangeboden die dan ook peperduur werd betaald. Zo werd voor grote tarbot tot 268 F het kg betaald. Staartvis 210 F, roodbaard 75 F.

De grote tong 210 F het kg, tong 2 tot 236 F, tong 3 258 F, tong 4 215 F, tong 5 195 F, kleinste tong tot 160 F het kg.

In vergelijking met maandag een flinke prijsdaling voor alle tongsoorten. De kabeljauw werd verkocht aan 60-70 F het kg en de prijzen der gul varieerden van 1600 tot 2200 F de benne, dit volgens grootte.

Grote wijting werd verkocht aan 3000 F de benne, wat voor die soort wel als een topprijs beschouwd mag worden, de kleine wijting werd verkocht tot 1500 F de benne. Rog werd verkocht aan ongeveer 50 tot 60 F het kg en zeehonden aan 2000 F de benne. Samen 12.665 kg voor 619.847 F, een marktverloop met weinig animatie vanwege de handelaars.

EEN NIEUWE AANWINST VOOR DE OOSTENDSE VISSERSVLOOT

Op maandagmorgen zagen de bekenden van de kaaal een vreemd vaartuig gemeerd liggen die hun nieuwsgierigheid wekte. Het ging om de UK.168 die zeer spoedig de O.168 als nummer zal dragen. Het is een nieuwe aanwinst voor de Oostendse vloot, want dit prachtig, zeer goed onderhouden vaartuig, is intussen het eigendom geworden van de reders Verleene Fernand en Van Eecke Willy. Zaterdag boden beide reders zich te Urk aan om in de loop van dezelfde avond het bevel over het vaartuig over te nemen en zondagmorgen de Oostendse vissershaven aan te doen. Het vaartuig is ongeveer 27,50 m lang, werd gebouwd in 1968 en is voorzien van een motor Bolnes van 1977 van 660 PK. Het vaartuig behoudt zijn Hollandse naam «Limanda» en wordt uitgebaat onder de rechtsvorm «P.V.B.A. Makuna». Het woord Makuna is afgeleid van de voornamen van de drie kinderen van medereder Fernand Verleene namelijk Mario Kurt en Nancy.

Aan de kaaal had het vaartuig heel wat bekijks. Men vindt er wel iets typisch Hollands in terug. Voor het ogenblik ligt het aan de kade aan de werkhuizen SCAP voor een compleet nazicht. Men verwacht dat de maidentrip binnen 2 tot 3 weken zal gebeuren na de traditionele doopplechtigheid.

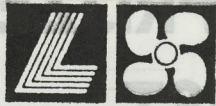
Aan de nieuwe reders wensen we behouden vaart en uitzonderlijke goede reizen. Zoals we Fernand en Willy kennen, zal het zeker niet aan hen liggen. Als men hen anders nodig heeft, dan zijn zij niet meer thuis maar aan boord te vinden, precies zoals van een echte duivenmelker waarvan de vrouw zegt dat hij meer op zijn duivenkorf zit dan thuis, en meer van zijn quiven houdt... dan van zijn vrouw!

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	9-7-1979	9-7-1979	10-7-1979	10-7-1979	11-7-1979	11-7-1979	9-7-1979	11-7-1979	9-7-1979	11-7-1979	9-7-1979	11-7-1979	9-7-1979	11-7-1979
Tarbot : groot (123)		200 -220	186	198 -224			270	248 -270						
middel (123)		167 -186	129 -152	154 -168			230	160 -210						
klein (123)	113	108 -118	106 -121	100 -142			160	140						
Griet : groot (123)	123	138 -142	103	100 -140			150	140						
middel (123)		120 -125		92 -108										
klein (123)		94 -102		90 - 94										
Schelvis : groot	62													
middel	42													
klein	42													
Heek : groot			86		55									
middel	58		46 - 56		38									
klein			22 - 41											
Lom														
Leng	38 - 53				34									
Rog (I)	42 - 56	70 - 76		46 - 52										
Keilrog (123)														
Rog (23)							60 - 75	60						
Tilten (23)		66 - 67		41 - 48			48 - 50	50						
Scherpstaart (23)		68 - 70		44 - 46			42 - 48	50						
Halve mans (23)		50 - 54		40 - 42										
Teelt (2)		48 - 50		40 - 41										
Katrog (2)		18 - 24		18 - 21										
Kabeljauw	46 - 63	74 - 81	38 - 46		35 - 50		60 - 75	65 - 75						
Gul (groot)	40	42 - 51	32		37		70	40						
Gul (middel)	34	40 - 44	31	44 - 46	32		36	30						
Gul (klein)	22	38 - 40	23	38 - 42	27									
Hozemondhamme	100 -162		89 -176											
Wijting : groot	38	36 - 40		44 - 48	52		56 - 60	55 - 60						
klein		17 - 19		13 - 16	21		24 - 34	24 - 31						
Schar		12 - 17	13	18 - 22			20 - 35	20 - 30						
Steenhol	37 - 90	30 - 78	18 - 80	20 - 66	21 - 74									
Zeehaai		28 - 30		28 - 31	38		12	15						
Hondshaal	15	12 - 18	25	14 - 16										
Doornhaai							20 - 24							
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal														
Schartong			16 - 40											
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaal														
Steenhol	13		15		18									
Heilbot	183 -249													
Koolvis														
Zeevolf														
Pollak	36 - 38													
Zonnevis					42									
Koningsvis	38 - 58													
Vlaswijting														
Zeeduivel	191		57 -183											
Schotse schol				98 -188										
Zeehond		78 -210		18 - 40										
Bot							42	40						
Rode Poon (robaard)							10	8 - 12						
Grauwe Poon (knorh.)							80	80						
Rode Knorhaan		30 - 34	35	17 - 20			15 - 24	15 - 25						
Posten		12 - 17	12 - 13											
Langoesten (midden)			56	18 - 21										
(klein)		12 - 18												

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 3 juli werd aangevoerd : 420 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 149 kisten kabeljauw; 177 kisten wijting; 33 kisten schol; 31 kisten schar; 137 kisten makreel en 109 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : tarbot 11,99; grote tong 15,50-15,38; grootmiddel tong 16,71-16,03; kleinniddel tong 15,11-14,66; tong één 15,10-14,45; tong twee 13,51-13,10.

Per 40 kg. : tarbot 412-218; griet 268-202; kabeljauw drie 98-88; kabeljauw vier 92-86; kabeljauw vijf 86-69; schol één 86; schol twee 84; schol drie 82; schol vier 94-63; schar 82-60; wijting drie 77-44; makreel twee 19,20; horsmakreel 35-29; bot 32-31.

De besommingen waren : KW.141 f 23.800; VD.18 f 5.100; WR.15 2500; IJM.18 f 4100; IJM.25 f 3400; LJM.47 f 580.

Aan de donderdagmarkt van 5 juli werd aangevoerd : 715 kg. tong; 6 kisten tarbot en griet; 109 kisten kabeljauw; 170 kisten wijting; 106 kisten schol; 91 kisten schar; 137 kisten makreel en 80 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : tarbot 13,33; grote tong 18,27-17,99; grootmiddel tong 18,37-18,06; kleinniddel tong 18,00-17,43; tong één 16,34-15,38; tong twee 14,29-13,61.

Per 40 kg. : tarbot 340-253; griet 318-224; kabeljauw twee 192; kabeljauw drie 196-178; kabeljauw vier 178-160; kabeljauw vijf 184-90; schol drie 154-134; schol vier 100-81; wijting drie 86-59; schar 77-47; matreel twee 34-21,60; horsmakreel 28-14; bot 36-32; rode poot 134; poontjes 35.

De besommingen waren : KW.141 f 18.300; UK.234 f 11.300; VD.18 f 3.300; VD.19 f 3.500; VD.20 f 1.400; VD.54 f 4.200; WR.15 f 2.200; WR.71 f 2.600; WR.75 f 2.300; IJM.18 f 1.900; IJM.25 f 2.900; verder één Deens vaartuig de E.456 f 5.100.

Aan de maandagmarkt van 9 juli werd aangevoerd : 3.935 kg. tong; 226 kisten tarbot + griet; 1.003 kisten kabeljauw; 2.129 kisten koolvis; 117 kisten schelvis; 854 kisten wijting; 1.375 kisten schol; 108 kisten schar; 229 kisten makreel; 13 kisten haring; 183 kisten varia.

Prijzen in gulden : Per 1 kg. : grote tong 13,98-17,18; grootmiddel tong 17,06-15,80; kleinniddel tong 15,00-14,37; tong één 14,03-1,55; tong twee 12,82-10,66; tarbot 12,44-11,40; zalm 17,02-8,01.

Per 40 kg. : tarbot 357-181; griet 308-180; kabeljauw één 168-85; kabeljauw twee 146-108; kabeljauw drie 114-86; kabeljauw vier 106-80; kabeljauw vijf 110-77; koolvis één 73; koolvis twee 107-83; koolvis drie 112-84; koolvis vier 60-48; schelvis één 84-80; schelvis twee 100-58; schelvis drie 132-67; schelvis vier 96-57; schol één 10-76; schol twee 96-77; schol drie 90-69; schol vier 75-58; makreel twee 41-21,60; haring één 26; schar 46-32; wijting drie 82-44; poontjes 52-24; haai 104-76; Mulletts 224-150; rode poot twee 76; krib 26-17; tongsschar 201-90; leng 90-67; hammen met kop 174-72.

Aan de dinsdagmarkt van 10 juli werd aangevoerd : 520 kg. tong; 7 kisten tarbot + griet; 105 kisten kabeljauw; 41 kisten schol; 70 kisten schar; 288 kisten wijting; 204 kisten makreel; 89 kisten varia.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : grote tong 19,19-18,79; grootmiddel tong 18,28-17,34; kleinniddel tong 17,18-16,94; tong één 16,14-15,76; tong twee 13,81-13,12; tarbot 12,59-11,59.

Per 40 kg. : tarbot 379-216; griet 280-212; kabeljauw één + twee 146-93; kabeljauw drie 110-96; kabeljauw vier 104-98; kabeljauw vijf 106-90; schol één 100; schol twee 90; schol drie 106-86; schol vier 81-62; schar 64-30; wijting drie 66-38; poontjes 35; rode poot 110; steenbolk 55; makreel twee 88-21,60.

DEN HELDER

In de week van 2 tot en met 6 juli werd er door 91 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 23.870 kg. tong, f 348.716,22 van f 18,38-10,67; 20.972 kg. tarbot, 135.405,06 van 13,64-4,73; 117.930 kg. schol, 243.988,37 van 3,37-1,65; 22.335 kg. kabeljauw, 51.488,06 van 4,73-1,24; 3.016 kg. griet, 16.830,22 van 6,69-4,67; 19.105 kg. schar, 19.071,59 van 0,4-0,60; 5.445 kg. wijting, 6.841,26 van 2,45-1,24; 67.431 kg. diversen, 310.412,07. Totaal : 280.104 kg. - f 1.132.752,85 fr.

OVERHEID KAN NOG NIETS DOEN

NEDERLAND VERWERKT ILLEGALE WALVISOLIE

De Nederlandse regering weet sinds een jaar dat een Rotterdamse importeur walvisolie van een illegaal walvisvaarderschip invoert. De importeur laat deze olie zuiveren in Amsterdam en verkoopt de olie vervolgens door aan andere lidstaten van de EG, waaronder West-Duitsland.

De regering kan vanwege een EG-wet op de regeling van de invoer van oliën niet optreden. Men wil de interpretatie van deze wet veranderen, maar dit duurt naar verwachting nog een half jaar.

Een en ander is gisteren bekend geworden tijdens de tweede zittingsdag van de Internationale Walviscommissie (IWC) in Londen. De 21 landen die bij deze commissie zijn aangesloten hebben nog geen overeenstemming bereikt over drie voorstellen om de jacht op walvissen aan banden te leggen of zelfs te verbieden. Op de tweede dag van de conferentie is besloten, dat de wetenschappelijke gegevens waarop ieder land tot nog toe zijn aandeel in de vangsten baseerde, voortaan moeten worden voorgelegd aan het wetenschappelijke comité van de IWC.

Een tweede verandering in het beleid van de organisatie was dat het technisch comité met 14 tegen

4 stemmen heeft ingestemd met het plan een deel van de Indische Oceaan als een reservaat te beschouwen waar niet op walvissen mag worden gejaagd. Deze beslissing moet echter, waarschijnlijk morgen, nog door de algemene vergadering van de afgevaardigden worden goedgekeurd.

De drie voorstellen waarover nog geen overeenstemming is bereikt zijn : een jachtverbod van onbepaalde duur, behalve voor bevolkingsgroepen die van walvissen afhankelijk zijn, zoals de eskimo's (voorgesteld door de Verenigde Staten;) een jachtverbod van drie jaar op de potvis plus het instellen van een «reservaat» in de Indische Oceaan waar niet mag worden gejaagd (een voorstel van de onlangs toegetreden Seychellen) en een volledig jachtverbod (voorstel van Australië).

Het ziet er niet naar uit dat een volledig jachtverbod of het Amerikaanse voorstel het zullen halen, omdat daarvoor een driekwart meerderheid van de afgevaardigden vereist is. Waarschijnlijk is dat, op zijn best, de lidstaten zullen instemmen met een tijdelijk vangstverbod, tijdens de duur waarvan een wetenschappelijk onderzoek kan worden ingesteld naar het walvisbestand, waarna de jacht dan eventueel kan worden hervat.

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30 Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat;
Internationale Boekhandel, Opex;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.