

het visserijblad

Vrijdag 30 november - Nr. 44

EEN OPGEMERKTE REDE DOOR MARCEL POPPE OVER DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ TEVENS VRIEND EN BESCHERMER VAN DE BELGISCHE VISSERIJ

Wegens zijn deskundige kennis werd de secretaris - generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, de heer POPPE Marcel, einde vorige week verzocht een lezing te geven in het Antwerps stadhuis ter gelegenheid van de Academische zitting gehouden door de Marine - Akademie bij de plechtige opening van het academisch jaar '79-'80.

We houden er ten eerste aan de essentie uit deze rede weer te geven, mede omdat de heer Poppe een grote vriend en beschermer is van onze visserij en de secretaris-generaal de visserij dan ook nauw aan het hart ligt. Het is inderdaad voor een groot deel dank zij de hr. Poppe dat de V.O.Z.O.R., die echt geen reden van bestaan meer had, opgedoekt werd en hierdoor tientallen miljoenen voor de modernisering en hernieuwing van de Belgische visserijvloot ter beschikking kon gesteld worden. Niemand beter dan wij zelf, die deze zaak van nabij hebben gevolgd, weten welke verdiensten de secretaris - generaal in dat verband mogen toegemeten worden. Het was dan ook hij die tussen kwam opdat de visserij op een meer redelijke wijze zou behandeld worden bij de gevoelige opvoering van de sleepartieven door onze sleepdienst. Het was dan ook hij die zich heeft ingezet en nog altijd zijn invloed laat gelden om de visserij zo redelijk mogelijk te doen behandelen in het brandstoffenprobleem. Van zijn hand kregen we ook de publikatie van een mooie brochure «Van Mannen en Zee», welke in het bezit is van talrijke reders.

Marcel Poppe is een stadsgenoot die zijn streekgenoten zeker niet vergeten is. Daarom ook dat we graag zijn lezing, gehouden op de Academische zitting van de Marine Academie en getiteld «De Belgische Koopvaardij in een wereld van mutatie» graag citeren.

Het was prof. dr. W. Debrock die de secretaris-generaal bij zijn spreekbeurt inleidde voor een forum waarin onder meer de aanwezigheid genoteerd werd van de Ministers van Staat Major en Calwaert, talrijke parlementairen, de Schepen van de Haven van Antwerpen en heel wat vooraanstaanden uit de wereld van handel en scheepvaart.

In zijn lezing wees de secretaris-generaal er op, dat de Belgische koopvaardijvloot, niettegenstaande een zekere opleving met meer dan 2,5 maal de brutotonmaat in 1979

tegenover 1959, toch nog altijd 'n zwak broertje blijft en slechts 0,5 proc. uitmaakt van de wereldvloot. In 1959 telde de Belgische koopvaardijvloot 98 schepen met een gezamenlijke tonnemaat van 630.000 Brt. In 1979 kregen we minder eenheden maar een gevoelige tonnemaatverhoging met 1,6 miljoen Brt.

De tankervloot bleef hierbij op hetzelfde peil, maar grote verschuivingen gebeurden in de andere takken. Aldus is de kustvaart praktisch verdwenen, terwijl de container- en andere bijzondere uitgeruste schepen hun intrede deden. Anderzijds viel voor België ook een belangrijke trafik op het vroegere Belgisch - Congo voor het grootste deel weg. In 1968 was het aandeel van onze vloot in het vervoer van onze eigen export nog 6 proc. terwijl dit nu teruggevalen is tot 4 proc. en dit niettegenstaande de groei van onze vloot in absolute tonnemaatcijfers.

De heer Poppe wees evenens op de loyale concurrentie vanwege rederijen die onder goedkope vlag varen, waartegen de Belgische rederijen het zeer moeilijk hadden omdat onze rederijen een zeer hoge uitbatingskostprijs hebben. Dit was zelfs de reden waarom in 1978 een nationaal alarmplan ingesteld werd om de totale teloorgang van de Belgische koopvaardijvloot te bezweren. Dank zij dit plan, dat nog geldig is tot 1982, konden de rederijen en mede de scheepswerven van de ondergang gered worden, meer zelfs, gunstige toekomstperspektieven konden geopend.

Aldus worden op dit ogenblik voor Belgische rederijen een dertigtal schepen gebouwd of besteld. Grote vlootmogendheden zoals Gr. Brittannië en Noorwegen werden eveneens het slachtoffer van de fiscale en economische voordelen die landen met goedkope vlag, ten koste van de veiligheid van de schepen en voor de zekerheid voor de bemanningen weten te bieden en waarvan weinig scrupuleuze reders uit zeer vele landen van profiteren. Noemen we in dit verband slechts enkelen, zoals Panama, Libië, Cyprus, Singapour. Liberia, dat in 1968 over een vloot beschikte van slechts 160.000 ton, beschikt nu over een vloot van meer dan 3 miljoen ton. Panama is aldus opgekomen van 100.000 ton naar meer dan 7,5 miljoen ton !

(Vervolg bladzijde 2)

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. BAELSKAAI 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

BRITSE KONINGIN EN FRANSE PRESIDENT AAN DE LUNCH MET ALS VOORGERECHT AANHOUDING VIERDE BRETOENSE KREEFTJESVISSER !

In Frankrijk spreekt men van een politieke kaakslag. Uitgerekend binst de lunch die de Britse koningin Elisabeth aan de Franse president aanbood binst zijn bezoek aan Groot-Brittannië, werd door de Britse marine een 4de Bretoense kreeftjesvisser aangehouden en opgebracht. Beter kon men wellicht het ogenblik niet uitkiezen. De aanhouding en het opbrengen gebeurt op basis van de, door Groot-Brittannië eigenmachtig genomen beschermingsmaatregelen waarbij de netmaaswijdte voor de kreeftjesvangst in de Britse economische zone op 70 mm, respectievelijk 75 mm gebracht werd. Volgens de Franse en de E.E.G. reglementatie mag het vissen nog gebeuren met 55/60 mm. netwaaswijdte. Na de drie vroegere opgebrachte en veroordeelde Bretoense schippers, was het nu de beurt aan de trelier «Kreis-an-avel» uit Audierne in Frankrijk die verplicht werd een Britse marinevaartuig naar Milford haven te volgen.

Dat dit gebeurde binst het bezoek van Giscard d'Estain aan Groot-Brittannië en nog vóór de bijeenkomst van ministers te Dublin en van de bijeenkomst te Brussel over de visserij die moet doorgaan op 3 en 4 december, geeft toch wel te denken. De Franse minister van verkeerswezen, de heer Le Théulé, sprak er zijn verbazing en zijn ongenoegen over uit. Langzamerhand kan men nu tot de konklusie komen, dat ook het kabinet Thatcher niet bereid is veel toe te geven. De Britse ambassadeur in Parijs betwist zelf de term gebruikt door de E.E.G.-instanties, namelijk deze van gemeenschapswateren. Volgens de Britse versie kan het gebruik van deze term maar juist aangezien worden om een onderscheid duidelijk te stellen tussen de wateren van de Derde landen en deze van de partnerlanden uit de E.E.G. zonder dat hieruit mag besloten worden, dat deze wateren gemeenschappelijk zouden toebehoren aan de partnerlanden zelf ! Men zou denken dat het nieuwe kabinet school gelopen heeft bij de vroegere minister Silkin, die nooit naliet van zijn tegenzin tegenover de E.E.G. te laten blijken.

FRANSE PATROON-SCHIPPER VEROORDEELD

Voor dezelfde reden als zijn drie voorgangers en met dezelfde maat, werd ook de patroon-schipper van de «Kreis-an-avel» voor de rechtbank van Milfordhaven veroordeeld tot 60 duizend frank boete en het in beslagnemen van de betwiste kuil.

Zeggen we nog dat de Britse officieren een netmaaswijdte van 61 tot 62 mm. hebben vastgesteld, hetgeen voor een dubbel geknoopt net wel in orde is met de E.E.G.-reglementen ter zake. Ondertussen werd de uitspraak van de rechtbank van Milfordhaven reeds naar het Hof van Beroep van Cardiff verwezen.

Het optreden van de Britse marine is duidelijk gericht op intimidatie vermits telkens maar één enkele Franse kreeftjesvisser gecontroleerd wordt en de andere vissers onaangeroerd gelaten worden. Het is een soort tergend optreden om het de overigen moe te maken, telkens één uit de hoop te nemen. Van deze taktiek verwacht men misschien dat de Bretoenen ten slotte het hoofd zullen buigen en het risico niet zullen wensen te lopen ook aan de beurt te komen. Wat zal er ten slotte nog terecht komen van de opbeurende woorden van de Franse president die in de tijd te St-Guénolé, voor de verzameling de vissers verklaarde, dat hij de richtlijn had mede gegeven niet toe te geven aan de Britse eisen en er an toevoegde dat de rechten van de vissers erkend zouden worden en..... beschermd. Op welke manier denkt Frankrijk in het algemeen en de Franse president in het bijzonder, de rechten van de reeds aangehouden vissers en van deze die het op elk ogenblik kunnen worden, te gaan beschermen ?

EEN OPGEMERKTE REDE DOOR MARCEL POPPE OVER DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ TEVENS VRIEND EN BESCHERMER VAN DE BELGISCHE VISSERIJ

(Vervolg van bladzijde 1)

De secretaris - generaal had het verder nog over de talrijke internationale organisaties en conferenties waarin België moeilijk of niet vertegenwoordigd geraakt.

Hierna werd door spreker de mutaties behandeld in de wereldhandel en bijgevolg ook in het zee-transport. Hij voorziet nog een versterking van de goederenstroom door de sterke stijging van de wereldbevolking die men tegen het eind van de eeuw op 6 miljard schat. Ook de veranderingen in onze energiebevoorrading zullen hun stempel drukken op het zee-transport. Ook de verwachte opkomst van een paar ontwikkelingslanden zullen een paar mutaties in de hand werken.

Volgens spreker bedroeg de vervoerde goederenstroom per zee-transport in 1960 iets meer dan 1 miljard ton, thans is dit 3 miljard ton geworden. Anderzijds is de verhouding tussen het gewicht van de vervoerde goederen en de afstand 4 X toegenomen, dus dat de goederen over heel wat langere afstanden vervoerd worden. Ook verwacht men dat de wereldvloot tegen het einde van de eeuw drie-

maal groter zal zijn dan nu, vooral door de ontwikkelingslanden die op hun beurt streven naar het beschikken over een eigen vloot.

Verder is de automatisatie aan bord van schepen opvallend, zodanig, dat de schepen van de toekomst nog slechts zullen bemand zijn door een 12 - tal mensen, daar waar dit jaren terug, nog minstens 40 personen was. Ook de goederen - behandelings technieken komen steeds meer op de voorgrond.

Spreker besloot met te zeggen dat wat de Belgische vloot betreft het in de eerste plaats er op aankomt om te overleven, hetgeen, niettegenstaande het alarmplan, geen gemakkelijke taak zal zijn. Nochtans zijn de Belgische rederijen beziel met de gedachte een plaats te veroveren in het veranderde en nieuwe vervoersysteem en grijpen zij de geboden kans waar. Dit wettigt, aldus de heer Poppe, het vertrouwen dat men toch kan opbrengen voor de toekomst van de Belgische koopvaardij.

Wij hopen dat spreker het de volgende maal meer speciaal over de visserij zal hebben.

B.L.

SANITAIR TOEZICHT BIJ INVOER VAN VIS

In verband met een vraag gesteld door senator Capoen aan de minister van volksgezondheid en leefmilieu met betrekking tot de invoer van vis, ontlenen wij aan het antwoord van de minister, dat de invoerders aan volgende voorwaarden dienen te voldoen :

- 1) Bij de invoer moet de vis vergezeld zijn van een gezondheids attest;
- 2) Vierentwintig uur voor de invoer moet de inspectiedienst schriftelijk verwittigd zijn van de voorgenomen invoer;
- 3) De vis mag door de douane niet vrijgegeven worden vooraleer hij door de controledierenarts aan een sanitair onderzoek onderworpen is geweest;
- 4) De verpakkingen en het gezondheidsattest moeten voorzien worden van een merkteken waar uit blijkt dat de invoer toegelaten of geweigerd is;
- 5) Indien de waar tot de invoer geweigerd is, wordt de waar teruggezonden. Indien dit niet mogelijk is, wordt zij gedenuceerd en naar het erkend destructiebedrijf gezonden;
- 6) Waar die ingevoerd wordt als niet bestemd voor menselijke consumptie, kan in geval van twijfel gevolgd worden tot zijn eindbestemming.

Artikel 10 van de wet van 15 april 1965 betreffende de keuring

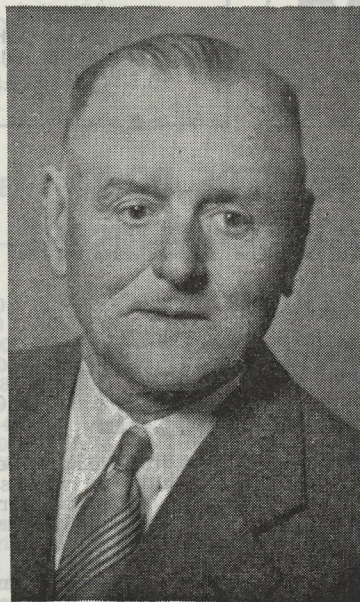
van en de handel in vis, gevogelte, konijnen en wild, voorziet sancties tegen de invoerder van bedorven of voor consumptie ongeschikte afgekeurde waar, met name : gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en/of een geldboete van zesentwintig tot duizend frank.

Nota der red.: Of dit alles gevolgd wordt, valt ten zeerste te betwijfelen.

50 JAAR VISHANDELAAR

Zaterdag as. grijpt een wel bijzondere viering plaats. Het gebeurt inderdaad niet frequent dat een Oostends vishandelaar zijn vijftig jaar jubileum kan vieren. Dat exploit heeft Fernand Vyncke, stichter en uitbater van de gelijknamige vishandel nu wel weten op te brengen. Dat gaf meteen aanleiding tot het bouwen van een feestje dat plaats grijpt, zoals gezegd komende zaterdag om 10u30 in de vergaderzaal van het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn. Daar krijgen de genodigden een ontvangst aangeboden terwijl Fernand Vyncke hem zelf zal verermerkt worden. Van ons alvast de hartelijkste gelukwensen.

Oscar Van Tyghem is niet meer



Bij het ter perse gaan vernemen we het overlijden in de ouderdom van 80 jaar, van de heer Oscar Van Tyghem, beter in de volksmond gekend als Oscar van de PV (Pêcheries à Vapeur).

Als er iemand in de visserij als een populair figuur bekend stond, zowel door visser, reder, vishandelaar of ambtenaars die iets met de visserij te zien hadden, dan mogen we in de eerste plaats Oscar Van Tyghem noemen, die sedert zijn twintig jaar volledig aan de visserij verbonden is geweest en een dienaar van zijn baas zoals men er zelden ontmoet.

Hij was geboren te Mariakerke en volgens ge-

schiedkundige bescheiden de laatste geboorteling, die aldaar als Mariakerkenaar in de boeken van de Burgerstand is ingeschreven want in 1900 werd deze parochie bij Oostende ingelijfd.

Het was op 20-jarige leeftijd dat hij, na een verblijf van vier jaar in Engeland, toen als jonge hulpbediende in dienst trad van de Pêcheries à Vapeur, bij de heer John Bauwens, waar hij vlug in de visafslag naam maakte en steeds als de rechterarm van Frans Verbanck optrad in de visafslag, waar hij steeds naam verwierf als een knappe visafslager, een eerlijk man en een kenner van de vis.

Als er ten andere van iemand kan gezegd worden dat hij zij job boven de rest lief had, dan is het wel van Oscar, voor wie nooit iets te veel was.

Hij was immers van september 1919 in dienst van de visafslag van de PV tot 1 oktober 1950 wanneer deze visafslag versmolten werd met de OVA waar hij verder tot einde 1964 in dienst bleef en zijn officieel afscheid op heel eenvoudige maar niet minder hartelijke wijze plaats had.

En in de OVA was ook hij de man die gekend bleef als de visafslager waarvan het werk, samen met zijn twee medewerkers Maurice Verhaeghe en Gustje Vileyn, onberispelijk en objectief bleef.

Bij te nemen beslissingen was hij kordaat, deed hij dit alles zonder omwegen en was hij doo elkeen geliefd en geprezen voor zijn onpartijdigheid, zijn kennis van de vis en de visgronden en al wat maar iets met vis te zien had.

Van 1940 tot 1945 verbleef hi jinsgelijks te Fleetwood, waar hij een soort verbindingsman was tussen de Engelse autoriteiten en de Belgische visserij.

Het was dus in 1964 dat hij officieel uit de visafslag verdween nadat de garnaalverkoop van de visserskaai naar de vismijn werd overgebracht.

Want buiten de verkoopuren ter vismijn 's morgens, deed hij 's namiddags nog de verkoop der garnaal aan de visserskaai waar hotelier, restaurateur, kustvisser en garnaalkopers van de kust en het binnenland hem kenden of bij hem te rade gingen. Zijn laatste jaren bleef hij voort de visserskaai bezoeken om vandaag in deze of morgen in de andere café een partijtje kaart te spelen.

Zijn heengaan betekent voor al wie hem gekend heeft, een stuk geschiedenis van een man die vrij en vrunk elkeen in de ogen mocht kijken die zijn bazen en job liefhad, die zijn werk in alle stiptheid volbracht en van wie mag gezegd, dat hij zeker de beste visafslager is geweest welke we ter Belgische vismijnen hebben gekend.

Zijn wijsbeschikking was in alle eenvoud en in intieme familiekring begraven te worden.

Dit zal naar we vernemen heden zaterdag gebeuren.

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

P. Vandenberghe.

VISLOSSERSKWESTIE BEHANDELD IN OOSTENDSE GEMEENTERAAD

Interpellatie van raadslid Dries Claeys

Raadslid Dries CLAEYS heeft vrijdag jl., in de schoot van de Oostendse Raad, een uitvoerige tussenkamst gehouden over het sorteren en wegen van de aangevoerde vis ter vismijn van Oostende, en daarbij gepaard gaande tariefverhoging.

Het spijt ons te moeten betreuren dat de h. Dries Claeys, een interpellatie omtrent het vislossen heeft gehouden, waarin hij meldde, dat hij en de gemeenteraadsleden een uitvoerige bundel hebben ontvangen van de Rederscentrale, maar daarbij vergeet, dat hij zeer eenzijdig werd voorgelicht door een Rederscentrale, welke niet het misnoegen van de reders weergeeft, maar van de voorzitter, die het minst geplaatst is om dit te doen of te laten doen, daar hij vorig jaar zelf gepoogd heeft dit vislossen in handen te krijgen aan voor de middenslag en kleine reders veel nadeliger en duurder voorwaarden, dan het nu gedaan wordt door mensen, die het verrichten tot tevredenheid van alle reders.

Terwille van onze onpartijdigheid geven we hier beknopt deze interpellatie weer om volgende week de juiste toedracht van de zaak weer te geven, welke men waarschijnlijk aan Dries Claeys, vergeten heeft te geven daar wij overtuigd zijn dat hij anders een ander inzicht zou gehad hebben omtrent deze zo waarheidslievende (?) dokumentatie welke men hem ter hand heeft gesteld.

DE INTERPELLATIE PRIJSVERHOOGING SORTEREN EN WEGEN AANGEVOERDE VIS

M. CLAEYS. — Ik heb een aanvraag tot interpellatie ingediend om enigszins uiting te geven aan het misnoegen dat heerst in de visserijkringen over de eenzijdige beslissing die het Kollege genomen heeft of beter gezegd, de Schepen van de Haven en de Zeevisserij, in verband met het punt dat ons bezighoudt en waarover daarstraks gesproken werd.

Al de gemeenteraadsleden werden voldoende ingelicht en daartoe kregen wij allen een uitvoerige bundel ons toegestuurd met de nodige dokumentatie.

Het probleem over het vislossen en het rapen is reeds voldoende gekend en in de Gemeenteraad hier besproken, zodat ik hierover niet verder moet uitweiden.

Het visrapen op zichzelf en de toebeding aan de mensen, daarover zijn er nooit problemen geweest, maar het probleem lag en ligt altijd bij de vislossers. Alleen bestaat de vraag of de huidige regeling, voorgeschreven door het koncessiekontraakt, hieraan een oplossing heeft gegeven. Dat laat ik buiten beschouwing.

De koncessie is inderdaad toegestaan door de Gemeenteraad op 27-10-1978 en behelst het alleenrecht voor het sorteren en het wegen van de vis, waaronder natuurlijk ook garnaal en dergelijke meer.

Dit kontraakt begon op 1-1-1979 aan prijzen die door de kandidaat-koncessionaris werden aangeboden.

De voorwaarden werden uitvoerig besproken in de Vissershavenkommissie vooraleer ze werden aanvaard.

Op 24 september 1979 vroeg de koncessionaris dan om de prijs van het vislossen te verhogen met 17 % en het wegen van de garnaal met 100 %, gelet op de zware verliezen die hij reeds sinds het begin van zijn koncessie heeft geleden.

Dezelfde dag nog wordt een vraag van de Schepen opgemaakt om advies te vragen aan de Rederscentrale. Deze vraagt haar advies te mogen uitstellen tot 3 oktober 1979, daar de bestuursraad van die organisatie dan bijeenkomt. Zij verstuurt haar standpunt op 8 oktober 1979. Maar op die datum brengt de Schepen een beslissing in het Schepenkollege, waarbij zonder enige motivering op de vraag van de vislossersbaas wordt ingegaan. Ik heb de beslissing van het Schepenkollege nagezien en er komt inderdaad geen enkele motivering in voor. Op 15 oktober 1979 is het nieuwe tarief in voege gegaan. Na de beslissing van het Kollege werd door de Havendienst een onderzoek gedaan van de boekhouding van de koncessionaris om te zien of de vraag wel gerechtvaardigd was. Want uit een brief van de Directeur van de Vismijn blijkt dat inderdaad naderhand door zijn diensten, na onderzoek van de boekhouding de verhoging verrechtvaardigd werd bevonden.

Ik wil persoonlijk niet discussiëren over de vraag of de prijs die de koncessionaris vroeger vooropstelde te laag was en de nieuwe prijs te hoog is. Ik ben daarin niet bevoegd, ik kan niet oordelen over de rechtvaardiging van de nieuwe prijs. Ik ben geen expert ter zake.

Mijn interpellatie gaat niet over de prijs maar over de methode, over de gevolgde werkwijze. In de Vissershavenkommissie worden minder belangrijke zaken bediscussieerd dan deze kwestie. De aanduiding van de koncessionaris met de vaststelling van de prijzen heeft wekenlange besprekingen gevegd en meerdere commissiezittingen werden daaraan gewijd. Nu wordt in een geforceerd tempo, zonder onderzoek en zonder de voorgeschreven inspraak van de betrokkenen die toch moeten betalen, en zonder de Vissershavenkommissie, ingegaan op de vragen van de koncessionaris. Ik herhaal dat juist een dergelijke zaak, de houding van de Schepen meer bewijs zou hebben moeten geven van een wil om de betrokkenen in hun hoedanigheid van rechthebbende op inspraak, te respecteren.

Oostende is als vissershaven reeds fel achteruit gegaan en men beklagt er zich terecht over dat reders met hun schepen naar andere havens gaan. Ik, als Oostendenaar, betreur dit ook, maar wij moeten juist daarom vermijden een werkwijze te volgen die kwetsend is waardoor reders en hun representatieve organisatie uit een redelijk overleg uitgesloten worden door de methode die gevolgd wordt.

Mijn interpellatie gaat ten tweede over het feit van de prijsverhoging zelf. Is die prijsverhoging wettelijk toegelaten? Ik beweer

dat deze prijsverhoging meer dan waarschijnlijk onwettig is. De prijs aan dewelke de koncessionaris voor het vislossen aanbod deed, valt duidelijk onder de prijzenreglementering die wettelijk vastgelegd is. Het gaat hier over een dienstverlening van een partikulier tussen aanvoer en distributie. Welnu, de wettelijke voorschriften in dergelijk geval eisen dat de gevraagde prijsverhoging verantwoord wordt in een dossier dat aan de Commissie voor de Prijsregeling wordt overgemaakt. Deze commissie zal de vraag onderzoeken en haar advies aan de Minister van Economische Zaken overmaken. Die Minister neemt dan een beslissing op grond van de voorgelegde stukken. Ook dat is niet gebeurd. Daarom meen ik dat die prijsverhoging niet wettelijk is. Het ware wijzer dergelijke kontrakten van die aard en misschien ook andere, te wijzigen en er in te bepalen dat prijsverhogingen niet mogen toegepast worden zonder instemming van het Schepenkollege en met naleving van de wettelijke voorschriften.

Ziedaar wat ik over die zaak te zeggen had.

Na deze interpellatie waren er nog verscheidene tussenkomsten van de h. Vansteenkiste, Vanhecke, Van Halme Dehaene en Germonpre, waar deze laatste er op wijst dat de Rederscentrale in de zitting van de Vissershavenkommissie geweigerd heeft te antwoorden, en er aan toevoegt dat alle voorstellen tijdens aan de Rederscentrale werden gezonden, die dus niet onwetend was, maar op een vulgaire wijze de Schepen aangevallen heeft.

HET ANTWOORD VAN SCHEPEN DUMAREY

M DUMAREY, Schepen. — Het spijt mij dat men rond die zaak die volgens mij een doodgewone zaak is, zoveel lawaai maakt. Het gebeurt toch dikwijls dat de tarieven worden verhoogd, o.a. deze van de visrecipiënten. Over de gevolgde procedure die nochtans dezelfde is, werd tot nog toe nooit eenzelfde opmerking gemaakt. Ik betreur nu dat vanwege de beroepsvereniging de gemeenteraadsleden overstept worden met allerlei briefwisseling, uit haar context getrokken, waarbij brieven door mij ondertekend in naam van het stadsbestuur, niet vermeld worden.

Het is normaal en ik was dat te verwachten, dat, als men iets vraagt aan de betalende partij, wij dat enkel ter raadpleging overmaken. Dit werd toch zo gevraagd door de Rederscentrale in de Vissershavenkommissie bij de bespreking van het koncessiekontraakt. Ik was daarmede akkoord. De manier waarop hier de zaken door haar worden voorgesteld, heeft mij verwonderd. Eerst en vooral, iedereen die ook maar iets te maken heeft met de visserij, heeft jaren en jaren, zelfs in de tijd van mijn voorganger, de reorganisatie van het vislossen gevraagd. Oostende had er alle belang bij dat de exploitatie van de vismijn goed gebeurde omdat er hier een ongehoorde toestand heerste. De reor-

ganisatie is er gekomen en nu heerst er ten minste orde. De Vislossersbond doet de zaken zeer goed en dat is ook een reden waarom ook Zeebrugge op hem beroep doet.

In onderhavig geval gaat het slechts over de prijs en niets anders. Wat is er in feite gebeurd? Vooraf werd ik aangesproken door de koncessionaris die mij zegde dat uit de tien maanden uitbating bleek, dat het procent, nl 3,03 fr. voorgesteld en goedgekeurd, niet voldoende was. Ik begrijp zeer goed die koncessionaris om de eenvoudige reden, dat de eerste maal dat men insteekt voor het lossen van vis die zaak een grote onbekende was en de prijs zeer moeilijk te bepalen. Had die man toen als niet-reder bepaald dat het 4 % moest zijn, dan had er niemand nu over gesproken en had hij grote winsten kunnen maken. Hij heeft het echter op de manier gedaan dat hij als reder er zich goed bewust van is, dat de kosten voor het lossen van de vis niet te hoog mogen zijn. Als 4 % bepaald is, kan na 10 maanden dat percentage niet verlaagd worden tot 3,5 % of 3 %. De moeilijkheden die wij vandaag kennen hebben als basis dat het percentage te laag werd gesteld bij het opstellen van het koncessiekontraakt en de aanvoer meer dan 60 miljoen lager is dan vorig jaar. Daarbij dient nog te worden gezegd dat een andere kandidaat, die heel goed de toestand in de visserij kende, zijn prijs bepaald had op circa 5,63 %. Gelukkig heeft de Rederscentrale dan zelf gezegd, dat zulks te veel was en hebben wij een andere kandidaat gekozen. Dit om aan te tonen dat volgens mij het percentage 3,03 % nu te weinig blijkt.

Welke factoren hebben dan nog ten nadele van die koncessionaris gespeeld? Eerst en vooral, gedurende twee maanden heeft een groot aantal Belgische vaartuigen in Engeland hun vis verkocht omdat zij aldaar een betere prijs voor hun vis kregen. Toch had de vislossersbaas zijn prijsberekening gemaakt op een besomming van 600 miljoen per jaar. Dit jaar echter zal deze besomming 60 à 70 miljoen lager liggen, zodat dan ook begrip moet opgebracht worden, dat de koncessionaris voor het sorteren en rapen van de vis een tariefverhoging aanvraagt, om dat mogelijk verlies te dekken. Ook hij moet zijn loonkosten betalen en allerlei andere verplichtingen nakomen. Dit is ook aanleiding geweest tot het vragen van die tariefverhoging. Er zijn andere factoren vermeld in zijn brief, die ik nu niet naar voren zal brengen, maar in elk geval wanneer ik zijn schrijven op 24 september ll. heb ontvangen, heb ik deze onmiddellijk doorgestuurd aan de Rederscentrale en ik heb gevraagd om vóór 10 oktober haar eventuele opmerkingen te laten kennen, zoniet dat wij zouden veronderstellen dat er geen zijn. U kan zich nu afvragen waarom een bepaalde datum werd vastgesteld. Dat werd zo gedaan omdat wij wel weten, vooral wanneer een advies gevraagd wordt aan de betalende partij, dit zeker enkele maanden blijft liggen. Wij moesten echter onze verantwoordelijkheid opnemen want de toestand kon niet blijven duren.

(Vervolg bladzijde 4)

Wat is er dan gebeurd? Ik heb geantwoord dat wij het schrijven van de koncessionaris hadden ontvangen maar dat hij moest begrijpen dat een advies uitbrengen tegen 1 oktober moeilijk was. Een vergadering van de Bestuurscommissie greep plaats op 3 oktober. Wat is er dan gebeurd tussen 3 oktober en de datum van beslissing van het Schepencollege? Zeer eenvoudig. Ik had de exploitatiecijfers en het volledig Schepencollege, dat van mij kennis gekregen heeft van de exploitatiecijfers, beslisse. Ik moet zeggen dat die cijfers zeer onrustwekkend en verliesgevend waren. Ik heb daarin dan mijn verantwoordelijkheid opgenomen. Die brief van de Rederscentrale is bij ons binnengekomen, na de vergadering van 3 oktober, op 9 oktober, met het antwoord dat wij verwacht hadden, nl. dat zij in principe niets tegen een verhoging hebben, maar dat zij toch niet akkoord was ingevolge bepaalde redenen, die zij in die brief opsommen, maar die volgens mij de grond van de zaak niet raken.

Dat is de procedure die ik gevolgd heb en die meen ik telkenmale zal volgen wanneer zich zo'n vraag voordoet. Wij maken de vraag over voor raadpleging aan de Rederscentrale; deze heeft veertien dagen tijd om haar advies uit te brengen en ik meen te weten dat er twee maal werd vergaderd. Dan heeft het Schepencollege een beslissing getroffen. Ik heb de exploitatiecijfers in mijn bezit. Ik vind het gevraagde procent van 3,5 gerechtvaardigd en ik herhaal hier dat dit niet betekent dat ik elk jaar een verhoging aan de Raad zal voorleggen, maar men moet rekening houden met het feit dat 1979 het eerste exploitatiejaar was van het concessiecontract voor het sorteren en rapen van de vis, niemand kan bepalen hoeveel het percentage moest bedragen.

Over de onkosten door de stad Oostende ter Vissershaven aangekend, volstaat het deze te vergelijken met het buitenland.

Wat betreft het vislossen en de visrecipiënten hebben wij altijd een zeer lage concessieprijs ingesteld voor de eenvoudige reden dat als wij nu 200.000 fr. als concessiegeld vragen dit onrechtstreeks op de nek van de reder valt. Als U nagaat dat de concessieprijs maar 15.000 fr. is, dan meen ik dat mag gezegd worden dat wij geen enkele concessie geven tegen zo'n lage prijs. De prijs voor het lossen van de vis ligt veel lager dan gelijk waar ook. Ik heb hier de verkoop in Engeland van een schip deze zomer. Hij heeft betaald 15,6 % voor het lossen en alles samen. Wat betreft haven- en kaderechten, waar men bij ons 1.039 fr. betaalt, betaalt men elders tien maal zoveel. In Engeland wordt 16 % afgehouden voor allerlei kosten. Als men te Oostende verkoopt komt men globaal aan 6 %. Wij kunnen ook verhogen naar zoveel procent en ons deficit van de vissershaven sterk verminderen. Maar wij weten ook dat het de reders zullen zijn die dat moeten betalen. Dat willen wij ook niet.

Wat betreft de prijzencommissie, is dit de zaak van de koncessionaris. Als hij zich met die commissie in regel moet stellen is het zijn zaak. Wat de stad Oostende betreft, werd de vraag gesteld. Wij volgen het contract en gaan na in hoeverre die vraag tot prijsverhoging verrechtvaardigd is.

Er werd hier ook gezegd dat de Vissershavendirectie van die zaak niets afwist. Dat is onjuist. De directeur, was op de hoogte van de exploitatiecijfers en het is niet nadat het Schepencollege beslist heeft, dat hij die cijfers ontvangen

heeft, want hij heeft, uit eigen naam een brief geschreven aan de Rederscentrale om dat te betwisten.

Wat betreft de h. Vanhecke die spreekt over het raadplegen van de R.C., zijn deze gebeurd. Gedurende veertien dagen hadden zij de gelegenheid hun advies uit te brengen en was de Rederscentrale in het bezit van alle stukken en het eigenaardige van de zaak is, dat als een verhoging gevraagd wordt voor de bennen door de koncessionaris juist dezelfde procedure wordt gevolgd en daarover vanwege de Rederscentrale geen betwistingen zijn, alhoewel dit dan ook een verhoging behelst.

M. DE BURG.-VOORZ. — Ik wil hieraan toevoegen dat natuurlijk de collegiale verantwoordelijkheid hier spreekt, want de h. Schepen kan niets doen zonder de volledige verantwoordelijkheid van het College. Dat is evident.

M. CLAEYS. — Ik veronderstel dat ieder van de aanwezige leden gehoord heeft dat ik zorgvuldig heb vermeden om te spreken over de rechtvaardiging of niet rechtvaardiging van de vroegere of huidige prijs. Ik ken daar niets van, en kan er dan ook niet over oordelen.

Ik moet toch wijzen op het feit dat het niet mijn bedoeling is van om het even wie schade te berokkenen, tenzij te voorkomen dat er schade berokkend wordt aan de Oostendse vissershaven. Ik heb duidelijk gezegd dat zulks mijn bekommernis is en dat wij moeten vermijden tot spanningen te komen die als gevolg zouden kunnen hebben dat de activiteit in de Oostendse vissershaven nog verder zou verminderen.

M. DUMAREY, Schepen. — Wat betreft de spanningen en ondanks het feit dat er daar veel werd over geschreven en veel literatuur werd verspreid, is er geen enkel spanning in de vismijn daarover geweest, zelfs met diezelfde mensen die het protest getekend hebben. Ook zij hebben betaald, zoals iedere reder. Er zijn veel reders die gezegd hebben dat die verhoging te verwachten is geweest want die prijs lag veel te laag.

Wat betreft het lossen van de vis. Wij noemen nog altijd het woordje op zichzelf „vislossen”. Dat concessiecontract is inderdaad opgesteld voor het rapen van de vis en het wegen. Voordien was het rapen uitsluitend de zaak van de twee vislossersbazen die wij gekend hebben. Het wegen gebeurde in de visafslag. Door reorganisatie is dat allemaal samengevoegd en het tarief spreekt inderdaad op het rapen van de vis, sorteren en het wegen, dat een geheel is. Het vislossen niet. Waarom niet? Nu kunnen geen vreemde arbeiders meer werken, die buiten hun uren of tijdens hun verlof het werk komen afnemen van gekende vislossers. Dat is één van de positieve elementen die de tewerkstelling thans gewaarborgd heeft voor erkende vislossers.

Voor het lossen van de vis is door de beroepsvereniging gevraagd geweest, gezien het heel klein aantal echte lossers, dat gedeelte vrij te laten en iedereen was daarvoor akkoord, ook de visserscommissie. Een reder aanvaardt dan wie hij wil om de vis te lossen. Hij moet dan ook zelf en afzonderlijk die lossers betalen, maar hij kan anderzijds ook beroep doen op die vislossersbaas om een vislosser aan te werven.

Totdaar deze vislosserskwestie waarvoor ten onrechte veel stof is opgewaaid en waaromtrent wij volgende week de volle waarheid in het licht zullen stellen.

TE KOOP BOOMKORVISSERSVAARTUIG UK 155 „AALTJE”

Casco :

- afmetingen : 29,20 × 7,00 × 3,30 meter
- bouwjaar : 1968
- tonnage : 125,59 BRT

Motor :

- Stork-Werkspoor Diesel 6 FCHD 240
- vermogen : 825 PK bij 800 toeren/minuut
- bouwjaar : 1977

Het vaartuig verkeert in een uitstekende staat en heeft een buitengewoon goede stabiliteit.

REDERIJ L. DE BOER & ZONEN B.V.

Postbus 5, 8320 AA URK, Nederland

Tel. : 05277 - 1462.

(83621)

Vraag van de heer Desutter over de veiligheid L.N.G. - Terminal te Zeebrugge

Volksvertegenwoordiger, de heer Desutter E., stelde in verband met de veiligheidsaspecten van de LNG-terminal te Zeebrugge, volgende vraag aan de bevoegde Minister, waarbij we tevens het essentiële van het antwoord weergeven :

Zoals bekend bestaat er een werkgroep «Veiligheidsaspecten LNG-terminal Zeebrugge», die het ontwerp van deze terminal op de voet volgt en zich overigens laat bijstaan door het Engelse studie bureau «Cremer and Warner Ireland Ltd».

Dit studie bureau kwam in een eerste verslag tot de konklusie dat de voorziene 1,5 km afstand tussen de terminal en de vergassingsfabriek enerzijds en de bebouwing anderzijds, voorlopig kon aanvaard worden.

Naar wij vernemen zou de regering in de maand mei 1979 aanvaard hebben dat de vergassingsfabriek zou gebouwd worden op 1,3 km afstand van de bewoning. Mag ik aan de achtbare heer Minister vragen waarop de regering zich heeft gesteund om de oorspronkelijk voorgestelde minimum afstand nog in te krimpen?

Werd deze beslissing eenparig door de vermelde werkgroep «Veiligheidsaspecten LNG-terminal Zeebrugge» aanvaard?

Ware het niet aangewezen dat de regering opdracht geeft om een milieu-effect-rapportage op te stellen inzake de LNG-terminal te Zeebrugge?

ANTWOORD

Uw vraag refereert naar de eenparige beslissing waarbij de zone voor de implantatie van de LNG-

terminal vastgelegd werd zoals getekend op het plan D.Z. 00661.

De aard van de diverse installaties die binnen deze zone komen is bepalend voor de afstanden (verschillend volgens het geval) die in acht moeten genomen worden. Het is duidelijk dat administratieve gebouwen bv. niet onder de algemene norm van 1,5 km vallen.

Het voorlopig aanvaarden van een 1.500 m norm, zoals door u aangestipt, laat derhalve op een minstens voldoende veiligheidsafstand in de lgemene zin. Het is een doorlopend proces waarbij altijd maar gedetailleerder gegevens naarmate ze beschikbaar komen, erwerkt worden en beoordeeld op hun veiligheid- en milieu beïnvloedende gevolgen.

Telkens wanneer nodig, worden dan ook wijzigingen of verbeteringen aan de bouwheer opgelegd. Deze procedure zal ook tijdens de bouw zelf doorlopen zodanig dat elke bestekwijziging op haar veiligheidsaspecten zal beoordeeld, zo nodig veroordeeld, worden. Het geheel van deze procedure leidt tot een veiligheid- en milieustudie die de limieten van een milieu-effect-rapportage zelfs overtreft.

Op die manier ontstaat een op de voet gevolgde veiligheids- en milieubeoordeling die efficiënt over het algemeen belang waakt zonder tot onnodige vertraging aanleiding te geven. Wij zien dan ook het nut niet in van een alternatieve milieu-effect-rapportage die alleen maar beslissingsvertr. gend, en dus kostenverhogend kan werken en die, tenzij we de principes van democratische besluitvorming over boord gooien, hoogstens van raadgevende aard kan zijn.

Benoeming leden van de Bedrijfsraad voor de Visserij

In het Staatsblad van 24 nov. 1979 verscheen het K.B. van 28 september tot benoeming van de leden van de Bedrijfsraad voor de Visserij.

Op voordracht van de minister van economische zaken luidt dit K.B. als volgt :

Artikel 1 : De twee mandaten van werkend lid, voorzien bij artikel 3, c) van het koninklijk besluit van 4 december 1951 houdende oprichting van de Bedrijfsraad voor de visserij, worden voor een termijn van vier jaar toegekend.

a) aan het uittredend werkend lid, de heer Hovart Pierre, te Brugge, doctor in de economische wetenschappen, directeur van het Rijksstation voor zeevisserij, als zijnde voorgedragen door de leden benoemd bij toepassing van het artikel 3, a) van het hiervoren bedoelde koninklijk besluit;

b) aan het uittredend werkend lid de heer Ghys Raphael, te Oostende, havenkapitein - directeur, als voorgedragen zijnde door de leden benoemd bij toepassing van het artikel 3, b) van het hiervoren bedoelde koninklijk besluit. worden

voor een termijn van vier jaar toegekend aan :

a) aan het uittredend plaatsvervangend lid, de heer Dewinter Etienne, te Vlissegem, burgerlijk bouwkundig en scheepsbouwkundig op het binnenkomen in de visdoor de leden benoemd bij toepassing van het artikel 3, a) van de hiervoren bedoelde koninklijke besluiten;

b) aan de heer Balbaert Albert, te Brugge, bestuurder van het Gemeentebestuur Vismijn Zeebrugge, als voorgedragen zijnde door de leden benoemd bij toepassing van het artikel 3, b) van het hiervoren bedoelde koninklijk besluit.

Art. 3. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 16 december 1978.

Aan de heren Hovaert Pierre en Ghys Raphael, uittredende en opnieuw benoemde mandatarissen en aan de heren Dewinter Etienne en Balbaert Albert, uittredende plaatsvervangende en opnieuw benoemd voor een termijn van 4 jaar voor dezelfde functie, wensen wij een vruchtbaar mandaat toe.

In de Stedelijke Visserijschool

Het is woensdag 5 december dat de Bond van de oudleerlingen en vrienden van de stedelijke Visserijschool « John Bauwens », onder voorzitterschap van Alex Vieren, een prachtig kinderfeest geeft aan de kinderen uit de vissersfamilies. Aan het feest is een tombola verbonden waarvan de opbrengst ten goede komt aan de afgestudeerde vissersjongens en aan de sociale werken van de school. Het gaat hier om de uitrusting voor hun beroep, tram- en buskosten,

schoolreizen en allerhande tegemoetkomingen van materiële aard. Deze werking vergt jaarlijks grote uitgaven die met de beperkte middelen waarover de school beschikt, niet kunnen gedekt worden.

Het is daarvoor dat men beroep doet op de vrijgevigheid van de vrienden van de school voor een gift die, hoe miniem ook, mag gestort worden op pr. 000-0597005-67 van de heer De Block A., directeur Stedelijke Visserijschool met vermelding : « Visserstombola ».

TERUG VERSCHIEDENE INBRAKEN IN PAKHUIZEN VAN DE VISMIJN te OOSTENDE

Het inbreken in pakhuizen ter vismijn van Oostende is een regelmatige terugkerende gebeurtenis. Verleden week kregen twee pakhuizen het bezoek van inbrekers, namelijk bij de firma Baert en bij de firma Dangreau. De inbraak gebeurde langs het raam, dat bij één dezer firmas slechts afgeschermd was door een stuk plastic. Het moet zijn dat de inbrekers het alleen gemunt hadden op geld, want bij de Firma Baert was wel het geldschof opengebroken, maar de diepvries waarin toch heel wat aanlokkende waren staken, bleef onaangeroerd.

Wanneer men het op waren en producten gemunt heeft, dan moet men met een wagen afkomen, daarom veonderstelt men dat het hier niet om beroepsinbrekers gaat die zich met een wagen verplaatsen, maar eerder om jeugdige gelegenheidsdieven, zoals het nogmaals is voorgekomen. De inbraak gebeurde in de late avond of in de nacht van verleden week donderdag op vrijdag. Bij de Firma Baert lag gelukkig slechts wat pasmunt in het schof waarin de dieven geen belang stelden. Bij de firma Dangreau heeft men zelfs niets op de kop kunnen tikken. In ieder geval zijn de handelaars en pakhuishouders terug verwittigd geen geld of waarden te houden in hun pakhuis. In de Oostendse vismijn is er wel een waker, maar het is duidelijk dat de inbrekers hier ook hun voorzorgen nemen en het laten en doen van deze waker goed in het oog houden vooraleer ergens toe te slaan. Anderzijds is er in de vismijn vrije toegang maar misschien ware het toch wel nuttig dat men zo bij ge-

legenheid de identiteit van late en-of nachtelijke bezoekers zou vaststellen. Bij eventuele inbraken, vooral als deze reeds plaats hadden, zou men dan toch over een lijstje kunnen beschikken van bezoekers die dan misschien eens zouden uitgelicht kunnen worden of aan de tand gevoeld. De identiteit van late en-of nachtelijke bezoekers kan echter niet door een waker gevraagd worden die tenslotte over geen politionele macht beschikt. Wijzelf hebben reeds verscheidene malen een politiewagen in de voornacht in de vismijn een rondje zien maken, maar zelf hebben ze ons nog nooit naar de identiteit op dit late uur gecontroleerd of naar de reden gevraagd van onze aanwezigheid, ook al beschikken we over een koperskaart en zijn we pakhuishouder. We menen dat de vrees om ontdekt te worden en een regelmatige identiteitscontrole toch wel een nuttig effect moet hebben, want het is duidelijk dat gekontroleerde bezoekers, die geen zuivere inzichten hebben, het dan maar liefst bij een eenvoudig bezoek zouden laten

Ondertussen vernamen we dat ook nog bij de firma Compass, Firma Irene Edelfish en Simoens ingebroken is. Bij de meeste firmas gebeurde dit langs de poort zelfs en slechts langs het raam bij een paar anderen. Bij Firma Irene werd de hand gelegd op 460 fr kleingeld. Bij de anderen werd slechts schade vastgesteld aan de poort of aan het raam. In pakhuis 111 van firma Irene werd ook veertien dagen terug ingebroken langs het venster, maar ook dit bracht de inbrekers geen geldelijk voordeel op.

Vader en zoon Gheselle verkochten terug op dezelfde dag

Net zoals de vorige keer, deden vader en zoon Gheselle Leon en Robert, terug eenzelfde reis, zelfde duur, zelfde visserij en verkochten op dezelfde dag. Verkocht Robert met de Z.162 de vorige maal in Oostende en de Z.186 van Leon te Zeebrugge, dan werden de rollen nu omgedraaid en verkocht Robert nu te Zeebrugge en Leon te Oostende. Net zoals ook de vorige maal, waren de prijzen te Oostende gunstiger. Dit is duidelijk uit te maken, aan de prijzen per vissoort evenals aan de hoeveelheden en totaalprijzen.

De tongenprijzen bij hun verkoop waren respectievelijk voor beide afslagen :

	Oostende (Z.186)	Zeebrugge (Z.162)
Lappen	185	180-181
Grote	174-178	174-176
3/4	188-197	179-180
Blok	196-210	185-189

	187-193	184-188
Voorklein	187-193	184-188
Kleine	179-186	176-180
Slips	180-184	176-181

In totaal maakte de Z.186 te Oostende 2.022.000 fr met 8.300 kg tongen en 220 bennen vis, waaronder 20 rare vis. De Z.162 maakte 2.199.967 fr te Zeebrugge met in totaal 8.966 kg tong en 310 bennen vis met opgave van 30 bennen rare vis. De Z.186 zette dus 666 kg tong en 90 ben vis minder in de markt te Oostende. Aan een gemiddelde van 185 fr het kg voor de tong maakt dit 123 duizend fr tong en aan een gemiddelde van 2.000 fr de ben (rare vis inbegrepen) voor de vis maakt dit 180 duizend fr. Als we deze bedragen aftrekken van de Z.162 die zoveel vis meer in de afslag zette te Zeebrugge zou hij, voor dezelfde aanvoer als de Z.186 die te Oostende verkocht, slechts 1.896.967 fr gemaakt hebben te Zeebrugge, terwijl de Z.186

2.022.000 fr voor juist dezelfde hoeveelheden maakte.

We hebben er aan gehouden om eens het ballonnetje door te priken alsof men te Zeebrugge altijd hogere prijzen biedt voor de vis dan te Oostende. Alhoewel nu tweemaal na elkaar het omgekeerde bewezen werd, dit nu ook nog niet wil zeggen dat dit altijd zo zal zijn. Laten we dus gerust stellen dat het de ene maal gunstiger is te Oostende, de andere maal te Zeebrugge.

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijzen, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour » Londenstraat 8. Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.
(7116N-8199V)

Sommige handelaars menen dat men wel best zou doen de vismijn door een omheining te omringen om iedereen langs een poort te doen binnenkomen. Dan zal men daar natuurlijk een portier moeten zetten. Anderzijds kunnen zoveel mensen rechten laten gelden op het binnenkomen van de vismijn dat het zelfs met een verplichte poortdoorgang toch een duivekot wordt. Daar zijn de lossers, rapers, wegers, de pakhuishouders, hun werknemers, de invoerders met hun zware kamions, de visleiders, houders van viswinkels, de reders, de bemanning, enz... die zowel heel laat als heel vroeg in de vismijn aanwezig moeten kunnen zijn. Heel moeilijk als ge het me vraagt om daar orde te kunnen op stellen. Wel is een bepaalde opmerking juist dat men de twee politieagenten zoveel niet binst de dag nodig heeft, maar heel wat meer binst de nacht, want het personeel van de vismijn zelf is sterker dan de politie.

Wij hoeven hierover niet meer te zeggen. Volgens velen is een dienstverandering hier werkelijk aangewezen. B.L.

HET PROBLEEM VAN DE VERKEERSSCHEIDINGSSTELSELS

door E. BROUCKXON

Leraar Sted. Visserijschool Oostende

Raadgeving aan onze schippers

Wegens de velle overtredingen op het voorschrift 10 van de Internationale bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (aanvaringsreglement van 1972) en de misopvattingen welke soms in de visserijkringen hieromtrent heersen, valt binnenkort een harder optreden verwacht te worden vanwege de vreemde instanties (Franse en Britse vooral !) ten opzichte van onze schippers.

Om eventueel te kunnen bijdragen tot het vermijden van dergelijke miseries komen we graag even terug op desbetreffend reglement en dan in het bijzonder het voorschrift 10 welke in feite bindend nieuw is sedert de invoeringen in 1972. Het doel van dit voorschrift is de veiligheid van de scheepvaart in drukbevaren wateren te verbeteren door de koersen van vaartuigen op te leggen welke elkaar niet kunnen kruisen of eventueel ten hoogste zoveel mogelijk recht tegen elkaar aanliggen.

Deze koersen worden verplicht **wanneer het verkeersscheidingsstelsel gebruikt wordt**. Men is echter niet verplicht deze zeebanen te volgen doch wanneer men het doet, dan dient het voorschrift volledig te worden toegepast.

Visserisvaartuigen kunnen nu wel niet-hinderlijke visserij uitoefenen in de banen van zo'n verkeersscheidingsstelsel doch zij mogen nooit de vrije doorvaart belemmeren van een ander vaartuig, varende in het scheidingsstelsel. De uitoefening van de visserij mag zeker geen voorwendsel zijn ter verontschuldiging, daar vooraf geweten is, dat vissende vaartuigen door de aard van hun werkzaamheden zeer dikwijls beperkt manoeuvreerbaar zijn en aldus een hinder kunnen vormen. Wij raden dus onze vrienden schippers aan **steeds in de juiste verkeersbaan en de juiste richting in de baan te varen zodanig niemand te belemmeren in de doorvaart**. Het inhalen en uitzetten van de netten kan best buiten de verkeersbanen gebeuren ofwel in de scheidingszone welke aangeduid staat op de kaart.

Daarenboven dient erop gelet dat het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in de nabijheid van de uiteinden ervan zeer gevaarlijk is en steeds af te raden, voor zover mogelijk.

Voorschrift 10 Verkeersscheidingsstelsels

- a) —
- b) een vaartuig dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient:
1. in de passende verkeersbaan te varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan;
 2. voor zover uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn of -zone;
 3. in het algemeen een verkeersbaan **binnen te varen of te verlaten aan het uiteinde van de baan** doch, wanneer de baan de zijkant wordt binnengevaren of verlaten, dient het zulks te doen onder **een zo klein mogelijk hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom** als uitvoerbaar is.
- c) een vaartuig dient **voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden** doch, indien het daartoe verplicht is, dient het **zulks te doen onder een hoek die zoveel mogelijk een rechte hoek t.o.v. de algemene richting van de verkeersstroom benadert** als uitvoerbaar is.
- d) zones voor kustverkeer dienen in het algemeen te worden gebruikt door doorgaand verkeer dat zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken.
- e) een vaartuig, geen kruisend vaartuig zijnde, mag in het algemeen niet een **scheidingszone** binnenvaren of een **scheidingslijn** kruisen behalve:
1. in noodgevallen ter vermindering van onmiddellijk gevaar;
 2. **om de visserij te gaan uitoefenen binnen de scheidingszone**;
- f) een vaartuig varende in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.
- g) een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar **het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in gebieden vlak bij de uiteinden daarvan te vermijden**.
- h) een vaartuig dat geen gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient het met **zo ruim mogelijke marge** als uitvoerbaar te vermijden.
- i) een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een vaartuig dat een verkeersbaan volgt, niet belemmeren.
- j) een vaartuig met een lengte van 20 meter of een zeilvaartuig mag de veilige doorvaart van een **werktuiglijk voortbewogen vaartuigen dat een verkeersbaan volgt** niet belemmeren.

BLAUWE WIJTING MOEILIK GESCHIKT TE MAKEN VOOR MENSELIJK VERBRUIK

De wereldbekende Baader-firma voor visverwerkingsmachines heeft haar proeven voor het fileren van de blauwe wijting opgegeven, vermits men slechts tot een rendement kwam van 25 pct van het gewicht. De blauwe wijting is te klein om succesvol machinaal te kunnen fileren. De ondertussen, voor de blauwe wijting ontwikkelde machine «Baader 21» wordt nu beproefd op andere kleine vis zoals wijting en totten die toch nog altijd groter zijn dan de blauwe wijting.

Voor de visserij op blauwe wijting is dit toch spijtig nieuws omdat men wel enigszins hoop gesteld had op het kunnen aanwenden van de blauwe wijting voor menselijk verbruik. Het is immers duidelijk dat aanvoer voor menselijk verbruik toch nog altijd meer geprijsd wordt en dus voor groter opbrengsten zorgt dan uitsluitend voor vismeeldoelinden. Opdat een industriële visserij voor vismeeldoelinden lonend zou zijn, moet men werkelijk rijke scholen kunnen aanboren. De zaknet-sennetrelers zijn hier voor geschikt. Voor de industriële visserij op de blauwe wijting heeft men aan proefondervindelijke visserij gedaan in Groot-Brittannië met omgebouwde Britse diepzeetrelers, die uit IJsland verdreven waren en het niet verder konden waar maken in de Barentssee, rond Berneiland, enz... Niettegenstaande enkele hoopgevende verklaringen, schijnt er toch geen schot in deze visserij te komen.

HOOGWATER- BOEKJE 1980 VERSCHEENEN

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verschenen. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseenen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen). Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. op postrekening 000-0448987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai, 30, 8400 Oostende.

DE NOREN PROTESTEREN TEGEN OVERBEVISSING VAN DE MAKREEL IN DE E.E.G.-WATEREN

De Noorse makreelvisserij is teruggekomen op haar standpunt als zou er geen verband bestaan tussen de makreelstock uit de Noordzee en deze uit Skagerak. Ze zijn nu overtuigd, dat er wel een vermening bestaat van de twee stocks.

Daarom ook hebben ze een protest laten horen tegen de overbevissing van de makreel in het gedeelte van de Noordzee dat tot de E.E.G. behoort. Niettegenstaande de makreelbevissing in de Noordzee gereguleerd is en begrensd tot 455.000 ton, beweren de Noren overtuigd te zijn, dat ergens 120 duizend ton overbevist wordt. In dat verband wijzen we er onder meer op, dat een paar weken terug, het lager huislid voor het Cornish - district, de heer Penhaligon David, ook al een waarschuwend stem in deze richting had laten horen. Hij wenst namelijk het vertrek van de Oostblokfactorijschepen uit de Noordzee die de makreel rechtstreeks overnemen van de Britse en in het bijzonder van de Schotse treilers, omdat over de overgepompte hoeveelheden volstrekt geen objectieve cijfers ter beschikking zijn. Men moet inderdaad voortgaan op wat de schippers over deze cijfers zelf

willen kwijt zijn.

Het zou, hier van uitgaande, volstrekt niet verwonderlijk zijn, dat er met het kwotacijfer een loopje genomen wordt. De Noren houden staande dat de overbevissing ten westen van de 0° meridiaan een rampzalige weerslag heeft op de makreelstock ten zuiden van de 60° Noord, dus op de Noorse makreel.

Verder laten zij ook bezwaren horen tegen het loslaten van, voor de makreelvangst omgebouwde grote treilers die ergens in de Barentssee aan hun trekken niet meer komen. Ze vinden de steun die Groot - Brittannië aan die ombouw verleent, of het stimuleren hiervan, een aanslag op de West-Europese makreelstock.

Volgens deze betrokken kringen zou het niet toegelaten mogen worden op de makreelvisserij te gaan voor vaartuigen boven 34 meter en boven de 200 ton. Deze vaartuigen zouden trouwens voor geen enkele visserij in de Noordzee mogen toegelaten worden. Volgens ons bestaat er trouwens nog altijd een onderscheid tussen een gereglementerde visserij en een totaal verbod voor een bepaalde categorie van vaartuigen die toch ook met hun problemen zitten.

Weetjes...

— In het kader van de technische samenwerking met de Seychelleneilanden heeft men in Frankrijk in 1977 de bouw aangevat van een viertal tonijnvisserstvaartuigen. Twee dezer 38-meter vaartuigen met een motor van 1100 P.K. vertrekken nog deze week naar de Seychellen. Ze worden geleid door een Franse schipper en plaatsvervangende schipper, een Franse mechanicien en een elektricien voor de frigo-installaties. Verder zullen zij nog bemand worden door 25 vissers uit de Seychellen waarvan er reeds telkens 6 per schip ter plaatse zijn voor de overtocht die 28 dagen zal duren. Eén der vaartuigen werd in Courseulles gebouwd, het andere in St-Malo. Beiden werden te Douarnez opgetuigd.

X X X

— Door een vedette van de Franse douane, die de zorg van het toezicht op de visserij overgenomen heeft van de Franse marine, werd een Belgisch vaartuig aangehouden en zwaar beboet wegens uitvoerovertreding. Volgens inlichtingen uit Duinkerken zouden hierop Belgische mijnvegers Franse vissersvaartuigen uit „Grand-Port-Philippe” uit de Belgische territoriale wateren als presaille gejaagd hebben!

X X X

— Een grote tanker van de „Saudi-Europe-line” werd te North-Shield op de Tyne in Engeland geblokkeerd nadat de bemanningsleden, matrozen uit de Maldive-eilanden, gevraagd hadden uitbetaald te worden op wettelijke basis. Zij kregen inderdaad een hongerloon aan boord, namelijk 3.500 B. fr. per maand en moesten hiervoor 20 uren daags werken. Nadat de maatschappij de bemanning uitbetaald had, zijn deze ten getalle van 25 naar de Maldiven gepatriëerd. Alleen de Duitse officieren bleven aan boord. Nadat 5 Duitse matrozen de bemanning aangevuld hadden mocht de tanker vertrekken.

X X X

— In 1980 zal in de haven van Amsterdam een terminaldienst geopend worden die uitsluitend geconcentreerd sap van orangeade zal verspreiden over 10 landen. Speciale tankers gaan dit sap ophalen in Brazilië waar de firma eigen aanplantingen heeft. Van uit Amsterdam zal de orangeade in speciale kamions uitgereden worden.

X X X

— De verzending per luchtvrachtschip van verse vis uit IJsland naar Grimsby, heeft uitgewezen dat, dank zij de betere kwaliteit als gevolg van de grotere versheid van de vis, zowat 10 B. fr. het kgr. meer bekomen werd. Inderdaad verkochten op hetzelfde ogenblik twee IJslanders hun vis in de afslag te Grimsby en voor dezelfde vis per luchtvrachtschip geland, maakte dit 10 fr. uit. Het

luchtvrachtschip had 11 ton, of 11 duizend kgr. vis aan boord hetgeen dus 110 duizend B. fr. zou uitmaken. Of dit het charteren van een luchtbus verrechtvaardigt moeten de initiatiefnemers nu nagaan.

X X X

— In verband met de verbodsmaatregel op het vissen van schelvis in de Noorse sektor van de Noordzee, zou dit land toch bereid gevonden worden een bijvangst van 10 % aan schelvis toe te laten bij het vissen op niet verboden vissoorten.

X X X

— Voor de Schotse seiners die getroffen worden door de Noorse verbodsmaatregel op de visserij op schelvis, valt het nog mede dat dit gebeurt in een periode dat venen normaal overschakelen op de Shetlandvisserij.

X X X

— De voorzitter van de Schotse redersfederatie, de h. David Aitchison maakt zich ten zeerste bezorgd over de jaarlijkse inkrimping van de voor de visserij vrijgestelde schelviskwota. Aldus mocht in 1978 nog maximum 109 duizend ton schelvis in de Noordzee gevangen worden. Dit cijfer werd intussen herleid voor 1979 tot 83 duizend ton en voor 1980 wordt een cijfer door de biologen aanbevolen van slechts 63 duizend ton.

X X X

— Vorige week heeft de Britse regering voorbereidende besprekingen gehouden met Noorwegen in verband met de verschillende kwota voor het jaar 1980. Groot-Brittannië mag wel voorbereidende besprekingen houden, maar het is ten slotte de E.E.G. die beslist over bilaterale overeenkomsten met derde landen, Noorwegen geen lid zijnde van de E.E.G.

X X X

— De Britse regering onderzoekt nieuwe mogelijkheden om proefondervindelijke visserij op de blauwe wijting en de horsmakreel (onze poer) te gaan steunen. Voor Groot-Brittannië zou het inderdaad heel wat waard zijn vervingvisserijen te vinden voor de grote seinetrelers, wanneer de makreelvisserij een einde neemt.

X X X

Britse invoerders van Canadese haring beklagen zich over de hoge prijs van deze invoerharing, die nochtans in voldoende hoeveelheid ter beschikking staat. Ze beklagen zich eveneens over het feit, dat de Britse regering op geen enkel ogenblik de haringindustrie ter hulp is gekomen na het afkondigen van het vangstverbod op de Noordzeeharing.

— Vooraleer te Brussel te vergaderen op 3 en 4 december e.k., hoopt de Britse minister van Landbouw, de h. Peter Walker, die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, maar hiervoor Staatsminister Buchanan - Smith speciaal heeft aangeduid, eerst voorafgaandelijke besprekingen met zijn Franse kollega te houden.

X X X

De Noorse vissers vrezen, dat door de menigvuldige olieboringen en oliewinningen in het Noors kontinentaal plat, er een groeiend gevaar voor zware aardbevingen en zeebodempluizelingen zal ontstaan. Op het Noors plat worden zowat 25 duizend vaartuigen gebezigd voor de visserij en het ware natuurlijk voor de visserij een ramp mochten er daar in de zeebodem gevoelige veranderingen ontstaan van aard om een verandering in de visstocks te veroorzaken.

X X X

— De Britse regering zal een verzoek richten tot de Britse werven voor een prototype van visserijwachtschip dat aan bepaalde eisen zal moeten voldoen. De belangstellende werven zullen dus onderling in competitie moeten gaan en het winnende prototype zou eventueel door de Britse regering aangekocht worden, waardoor heel wat bouwoorders voor de werf zouden loskomen. Men heeft inderdaad ondervonden dat de bestaande types, ofwel moeilijkheden hebben met het boorden van de visserij schepen eens meer dan kracht 5, ofwel niet snel genoeg zijn, ofwel niet aan de specifieke eisen van een visserijwachtschip aangepast zijn.

X X X

— Als gevolg van de teleurgang van Fleetwood wat de aanlandingen in de afslag betreft, heeft opnieuw één van de grootste lokale visverwerkingsbedrijven, de firma „Junella” heel wat werknemers moeten ontslaan. Praktisch één derde van de 60 te werkgestelden werd ontslagen.

X X X

— Onlangs kwamen slechts 5 middenslagtrellers aan de afslag te Fleetwood, waaronder dan nog twee Franse trellers, de „Jones Bank” met 1.300 van onze bennen en de „Tourmalet” een hektreller die binnenliep wegens onderbroken reis en hierdoor slechts 460 van onze bennen in de markt kon zetten, toch nog altijd goed voor 640 duizend B. fr. rekening houdend dat er 200 bennen wijting onder zijn vangst was.

X X X

— Ook de B.U.T.-rederij (British United Trawlers) ziet zich verplicht tot de afkanking van 60 werknemers over te gaan in zijn herstelbedrijf en dienstenverleningsmaatschappij te Hull.

X X X

— Het zijn vooral de Schotse trellers die door de Noorse sektor van de Noordzee, getroffen zijn. Anderzijds maakten Schotse trellers melding van goede vangsten op de schelvis op de Britse zijde van de Bergen-bank. Deze schelvis kreeg dan nog een zeer goede prijs te Peterhead, namelijk 40 pond de bak.

Volgens de West-duitse minister van landbouw en voeding, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is een volledig verbod van industriële visserij in de gemeenschapswateren niet aan te bevelen. Enerzijds zouden de aldus vrijgekomen vissersvaartuigen zich eveneens in een concurrentiestrijd op de gebruiksvissers, terwijl anderzijds visserijronden voor de eigen vaartuigen van de gemeenschap voor de kusten van Noorwegen, Zweden en de Faroë verloren gaan. Inderdaad via de toelating aan vissers uit deze landen voor industriële visserij in bepaalde gebieden van de E.E.G.-wateren, kregen vissers uit de E.E.G. een compensatievisserij op verbruiksvissers uit deze landen toegewezen.

X X X

Er worden plannen gevormd voor het houden van een wereldkongres over diepgevroren levensmiddelen, waaronder de vis een voorname plaats inhoudt. Dit wereldkongres zou in juni 1980 in Monte Carlo doorgaan. Voornaamste zorg van dit congres zou zijn, de veranderende levensmiddelgewoonten van de nieuwe bevolkingsgeneratie en de invloed hiervan op de markt van het diepvriesproduct.

X X X

Volgens A.F.Z. uit Hamburg liggen de prijzen van de paling gemiddeld 6 t.h. lager in 1979 dan het vorig jaar. Dit komt door een groter aanbod. De paling uit de Oostzee zou de beste zijn. Paling uit Canada en vooral uit Nieuw-Zeeland zou heel wat beterkoop zijn.

X X X

De Brusselse Commissie heeft op 14 november aan de landen-leden van de E.E.G. de voorstellen voor de prijzen voor 1980 doen toekomen. Dit geldt zowel voor de oriëntatie-, als voor opvang- en tussenkomstprijzen. Deze prijzen zijn over het algemeen weinig verschillend van deze van het voorgaande jaar. Voor bepaalde vissoorten, zoals de ansjovis en de sardien zijn ze zelfs verminderd; voor andere vissoorten licht verhoogd met 1 tot 6 t.h.

X X X

De West-duitse minister van landbouw en voeding, de heer Josef Ertl, zal waarschijnlijk op de volgende zitting van de ministers van landbouw te Brussel, de energiepolitiek van de E.E.G. ter sprake brengen. Volgens Ertl is het de afwezigheid van een gemeenschappelijke E.E.G.-energiepolitiek die schuldig is aan de onoverzichtelijke verhoging van de gasolieprijzen.

X X X

Volgens de A.F.Z. uit Hamburg heeft de West-duitse regering besloten dat Hamburg over een instituut voor zee- en handelszeerecht mag beschikken. Dit instituut zal de regering beraden in de voornaamste zaken die met zeerecht te doen hebben en van groot nut zijn bij de internationale zeerechtsverdragen.

X X X

— In Groot - Brittannië is men er reeds toe overgegaan, een beschermende huls in polyester omheer de schroef te bouwen. Hierdoor wordt tevens het rendement van de stuwkracht gevoelig verbeterd en hierdoor kan ook brandstof uitgespaard worden, gaande tot 20 procent van het verbruik.

WEETJES

Een Frans vissersvaartuig, de „Fée des Legendes” met 6 man aan boord, werd verleden week, op 30 mijl ten westen van het eiland Guernsey, in de grond gelopen door een Griekse cargo. Het vaartuig met 6 man aan boord, zonk in enkele minuten, maar toch had men de tijd om het vlot uit te zetten en zich los te maken van het vaartuig. De geredden werden aan boord genomen van de cargo, die hen, voor de rede van Brest, liet afhalen door een vedette van de Franse marine.

X X X

Vier duikers, waaronder drie Fransen en één uit de Ivorenkust, hebben voor de kusten van Ghana de dood gevonden. Zij deden er voorafgaandelijk bodemonderzoek in opdracht van een petroleummaatschappij. Twee der Franse duikers bevonden zich in een duikerstoren die, bij het ophalen, door het breken van een kabel, 130 meter diep op de bodem zonk. Een derde Franse duiker die in een caisson onder druk, zich voor hulp naar beneden liet zakken, werd het slachtoffer van ademloos en vond eveneens de dood. Een inlandse duiker vond eveneens de dood na een zekere tijd in de caisson verbleven te hebben !

X X X

De voorstellen van de marinebiologen voor 1980, houden een totale verbodsmaatregel voor haring- en makreelvangst in, alsmede een vermindering van 35 t.h. op de koolvis, dit voor wat de Noordzee betreft. Voor deze leden telt alleen de aanwas van de vis in de Noordzee en zij bekommeren zich absoluut niet om de reperkussies op de visserij. Er zou hen niets tegenhouden om van de Noordzee en kweekplaatsen voor vis te maken die dan zou uitzwermen in het visgebied van derde landen om daar door derde landen gevist te worden.

Een zienswijze welke misschien voorlopig te verrechtvaardigen is.

X X X

Twee Franse maatschappijen hebben samen met één door hen opgesteld studieverlag een vergunning aangevraagd voor zand- en grintwinning voor de kusten van Dieppe. Het zou gaan over 4,5 en 23 miljoen kubieke meter. Het is begrijpelijk dat het rapport opgesteld door de maatschappijen aantoonde, dat de visserij hierdoor geen schade zal ondervinden. Of de visserij dit zelf zo maar zal aanvaarden is een andere zaak. We zijn benieuwd wat de Franse verantwoordelijken zullen antwoorden.

X X X

De kabel die in 1964 tussen Cap d'Albrecht in Frankrijk en Dungeness in Engeland op de zeebodem gelegd werd voor een elektrische stroomtransit tussen beide landen gaande tot 160 duizend kilowatt, werd in de laatste 4 jaar, in totaal 22 maal beschadigd. Men heeft berekend dat elke herstelling gemiddeld 18 miljoen B.fr. kostte ! Bijna alle ongevallen werden veroorzaakt door de visserij, niettegenstaande deze zone verboden is voor bodemslepen.

X X X

Voor de Ierse kusten in de Atlantische oceaan, zijn grote olievelden in de zeebodem ontdekt. De Ierse regering heeft nog geen beslissing genomen wat de eventuele

uitbating hiervan betreft. De olievelden liggen zowat 160 km uit de Ierse kust en in wateren die tot 5 duizend meter diepte bereiken.

X X X

Volgens onderzoeken geleid door biologen van Noorwegen, Gr-Brittannië, Frankrijk en Nederland, zou er nu reeds 400 duizend ton volwassen haring in de Noordzee aanwezig zijn. Toch nog altijd ver onder de grens van 800 duizend ton die de biologen voor noodzakelijk houden vooraleer een jaarlijks kwotum voor de ledenlanden van de E.E.G. kan vrijgegeven worden. Op een bepaald ogenblik schatte men de aanwezige volwassen haring in de Noordzee op slechts 150 duizend ton.

X X X

Om de prijsinzinkingen die optreden bij grote garnaalaanvoer te voorkomen hebben de Westduitse producentenschappen verzocht de aanvoeren van garnaal te beperken van drie tot vijfhonderd kg. naar gelang de grootte van het vaartuig. Men is hierin echter niet geslaagd. Vrijwillige overeenkomsten via het producentenschap worden doorgaans niet gevolgd. Hiervoor is een officiële E.E.G.-verordening van doen. Waar en wanneer zijn er echter te veel garnaal en wanneer zal men deze aanvoer controleren. Zeker niet op het ogenblik dat men de garnaal in de markt zet. Gelukkig voor onze Belgische vissers dit zij zich bij de overeengekomen reglementering dienaangaande, niet hebben aangesloten.

X X X

Aan de A.F.Z. uit Hamburg ontlenen we, dat de West-duitse Bundesregering, 58 miljoen D.M. of in onze munt, meer dan 900 miljoen B.fr. ter beschikking heeft gesteld van de tuinbouw en van de visserij voor tussenkomst in de hoog oplopende energie-aanwendingskosten; met andere woorden, voor de aankoop van brandstof. Na Frankrijk, nu ook West-Duitsland. Intussen blijft men hier in België bij een Ministerie van Landbouw doof voor verzoeken om tussenkomst in de brandstofprijzen voor de vissersvaartuigen.

X X X

— De kleine Britse kustvisserij die voor de kusten van Devon op kreeft en krab vissen met behulp van potten, vraagt dat de treilers buiten deze zone zouden worden gehouden. Er wordt inderdaad, en dan vooral door Franse treilers, heel wat materiaal door deze treilers weggekord of beschadigd. Indien aan dit verzoek dat aan de Britse Minister van visserij gericht werd, niet voldaan wordt, zullen de vissers zelf maatregelen nemen ter bescherming van hun visserij.

X X X

— Een werf op de Kanaal - eilanden voor de Engelse zuidkust heeft een order uit Denemarken gekregen voor de bouw van een kusttreiler in polyester van 17 meter lengte. Het is de eerste maal dat de werf een dergelijk groot vaartuig in polyester bouwt. Tot nu toe was dit beperkt gebleven tot maximum 12 meter. Het is slechts de romp die er gebouwd zal worden, de afwerking en de voltooiing gebeurt in Denemarken.

NOORSE REDERIJEN MOETEN EVENEENS VROUWENVAART AANBIEDEN

In Noorwegen zijn sommige rederijen op de vingers getikt omdat zij mannelijke werkkrachten gevraagd hadden voor de visserij op de makreel en capelin. De superintendent voor de gelijkheid voor toegang tot de jobs voor mannen en vrouwen heeft deze rederijen terecht gewezen. De rederijen hebben nu ook de vrouwen uitgenodigd een job aan boord te nemen... We vragen ons af of de geest van de wet werkelijk wil dat men jobs voorstelt aan vrouwen waartoe ze, wegens het zware handlabeurwerk, niet of moeilijk geschikt zijn. Als het zo voort gaat, zal men nog verplicht worden een wet te nemen om de vrouwenbescherming, zoals men dit indertijd moest doen op de kindbescherming omdat kinderen te vroeg en te langtijdig aan het werk gesteld werden. Anderzijds vragen we ons af, wat een rederij moet aanvangen met werkkrachten waarvan zij bij voorbaat weet, dat deze niet, of maar half geschikt zijn om het werk te doen. Wie zal de schade betalen die de rederij hierdoor loopt ? Ten ware men het principe van „voor gelijk werk, gelijk loon”

zodanig toepast, dat men de vrouwen dan ook maar betaalt volgens hun prestatie aan boord, want het is duidelijk dat een vrouw aan boord van een vaartuig, voor dit genre zwaar en ruw werk, niet hetzelfde kan presteren. Anderzijds zit men daar dan nog altijd met een netelig probleem van de scheiding der geslachten ! Zullen er dan geen bijzondere logementsakkommodaties opgelegd worden aan de rederijen die vrouwen te werk stellen om hen een volledige „privacy” toe te kennen ? En wat met de vrouwen van de mannelijke bemanningsleden die zich thuis ergens toch maar zorgen zullen maken en zich ergeren aan het feit, dat manlief zolang in zo een beperkte ruimte met andere vrouwen samen leeft. We vergeten nog altijd niet dat de vrouwen van de ganse bemanning van een Britse treiler eens een ultimatum gesteld hebben aan de betrokken rederij die een vrouwelijke kok aan boord had, namelijk deze vrouw weg van boord of onze mannen weg ! Hier stonden de vrouwen dus zelf de vrouwelijke emancipatie in de weg !

GROTE UITBOUW VAN DE VISSERIJ DOOR AFRIKAANSE KUSTLANDEN

We mogen zeggen dat in bepaalde Afrikaanse kuststaten men aan een explosieve uitbouw van de eigen vissersvloot toe is. Dit gaat gepaard met bouworders voor middenslag- en diepzeetrelers waar heel wat Europese werven hun orderboekje vullen.

Daar is bv. het 1,2 miljard bouwproject bij een Noorse werf, de Hareide - groep, waar het voor Ghana om een 4 - tal tonijntrelers en 4 seinetrelers gaat. In Italië profiteert hiervan de scheepswerf Esercizio uit Varegio waar een kontrakt afgesloten werd voor het bouwen van 3 hektrelers van liefst 900 ton voor Somalia en voor twee 25 - meter treilers voor Togo. Anderzijds is deze werf nog bezig aan de uitvoering van een bouworder voor Ghana van 6 treilers. Deze bouworders zouden er echter niet kunnen komen zonder de medewerking van de landen waar de schepen gebouwd worden, gezien de betrokken ontwikkelingslanden niet over voldoende kapitaal beschikken. Aldus wordt de bouw van 3 hektrelers van 900 ton met motoren van 3.000 p.k. te leveren door de werf Esercizio uit Varegio. voor 70 proc. gefinancierd door een lening van de Italiaanse staat, terugbetaalbaar over acht jaar. Ook de twee treilers voor Togo worden gebouwd met een financemnt van de Italiaanse Staat.

Hierna komen dan nog op dezelfde werf voor Ghana de bouw van twee tonijntrelers van 1600 Brt. Deze fabriekschepen zijn 71 meter lang en circa 14 meter breed. Verder zijn de onderhandelingen tussen Nigeria en Noorwegen voor de bouw op Noorse scheepswerven van 6 grote treilers ook rond gekomen. Het gaat hier om 6 treilers waarvan de bouwkosten per eenheid zo een 200 miljoen B.fr. kosten. Twee van deze vaartuigen zullen reeds in juli van 1980 geleverd worden en de overige in november. De orders zullen verdeeld worden over verschillende werven.

Het rechtstreeks bouwen voor deze Afrikaanse Staten van grote treilers, leert ons anderzijds, dat de gemeenschappelijke uitbatingen door deze kuststaten met rederijen uit andere landen, waarbij deze zich verplichten een aantal inlandse vissers aan boord te nemen, een gedeelte van de gevangen vis in het kustland aan wal te zetten en de verwerking ter plaatse te helpen financieren, nu reeds achterhaald is, en deze landen zelf hun eigen schepen bouwen om de visserij in eigen handen te nemen.

We menen dat de grote visserijmogendheden, zoals Japan, Rusland en Spanje en bepaalde landen uit het Oostblok hierdoor geweerd zullen worden.

IN DE VERENIGDE STATEN VANGT MEN MEER VIS

In tegenstelling met wat men bv. in Noorwegen vaststelt, stijgt het menselijk verbruik aan vis in de Verenigde Staten. Voor 1979 komt dit nu jaarlijks op 6,1 kg per hoofd, tegenover 5,8 kg het vorig jaar. Er wordt in de Verenigde Staten ook meer vis aangevoerd, vooral dank zij de uitbreiding van de economische zone tot 200 mijl. Het is vooral tonijn en zalm in conserven dat een meerverbruik kende. Het verbruik van ingelegde schelpvis verminderde daarentegen, terwijl het verbruik van verse en diepbevroren vis licht verhoogde. De Verenigde Staten voeren anderzijds heel wat bevroren filetvijl in van uit IJsland. Ook Canada die een sterke uitbreiding van haar visserij medemaakt, tracht meer vaste voet op de markt van haar geboort te bekomen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Minder schepen dan verleden week maar wel een hogere opbrengst. Niet omdat de vis ineens zo duur geworden is, wel omdat er meer tong aangevoerd werd. Dinsdag kwam zelfs de Z.186 te Oostende verkopen met een vangst van 260 bennen vis en 8300 kg tong. De opbrengst bedroeg 2 miljoen 22.000 fr. De tongprijzen bleven redelijk hoog, waarbij er duidelijk meer vraag was naar kleine dan naar middensortering. Hierdoor kregen we slips aan hogere prijzen dan driekwartton. Voor de meeste vissoorten lagen de prijzen lager dan verleden week. Wijting werd opnieuw in grote hoeveelheid opgevangen, dinsdag moesten zelfs kleine totten naar de vismeelfabriek verwezen worden. Katrog en kleine rode knorhaan geraakten evenmin verkocht. Een erg flauwe week dus waarin de kleine aanvoer slappe prijzen kreeg. De kabeljauw noteerde inderdaad ook maar amper 45 fr het kg terwijl de gul dinsdag iets duurder werd en toen tussen 30

en 44 fr noteerde. Maandag werd er voor de IJslandse vangst wel een goede prijs betaald. Rode zeebaars bleef boven de 40 fr en liep zelfs op tot 45 fr het kg, de blauwe leng haalde dit keer tot 50 fr. Voor koolvis, die de laatste tijd erg weinig gebracht wordt, lag de prijs ook rond en boven de 40 fr. Schelvis en kabeljauw werden slechts in geringe hoeveelheid aangevoerd, kabeljauw en gul bleven nochtans ook goedkoop. Met een vangst van 870 bennen geraakte de O.317 toch aan een opbrengst van 1.918.979 fr. De kustvisserij deed het erg kalm aan deze week. Maandag en dinsdag weinig of geen schepen, nadat op het einde van de voorgaande week toch wat garnaal gebracht werd. Die garnaal is wel sterk verminderd, er werd geen 1.000 kg per dag meer gebracht. Toch bleef de garnaalprijs op hetzelfde middelmatige peil van de voorgaande dagen, t.t.z. tussen 45 en 65 fr het kg. De spanvisserij op gul geeft tot nu toe niet wat het zou moeten. Het zijn dus eerder schrale welen voor deze schepen.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 2 tot 8 december 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 17.15 20.15

Op 2 dec. bijkomende afvaart te 23.15

Op 3, 4, 5, 6 en 7 dec. bijkomende afvaarten te 5.15 23.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 5.10

Op 3, 4, 5, 6, 7 en 8 dec. bijkomende afvaarten te 3.30 6.40

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40 15.45 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 00.20 9.20 21.20

Op 2 dec. bijkomende afvaart te 6.20

Op 3, 4, 5, 6, en 7 dec. bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Op 8 dec. bijkomende afvaart te 3.20

Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 22.45

Op 2 dec. bijkomende afvaart te 21.00

Op 3, 4, 5, 6 en 7 dec. bijkomende afvaarten te 00.10 21.00

Op 8 dec. bijkomende afvaart te 00.10

OOSTENDE

VRIJDAG 28 NOVEMBER 1979
KANAAL

O.82	16	100	8250	1.588.460
O.518	15	105	6240	1.211.506
WEST				
Z.209	10	330	---	333.445
Z.183	14	130	2600	710.066

MAANDAG 26 NOVEMBER 1979
IJSLAND

O.317	18	875	---	1.918.979
KANAAL				
O.83	18	230	5920	1.542.700
WEST				
N.752	10	310	---	398.310
N.736	8	95	---	216.391
N.45	9	385	---	693.409
N.408	7	130	---	194.272
N.579	7	240	---	293.498
O.275	10	375	---	272.105
MONKEY BANK				
O.135	14	280	---	412.397
KUST				
O.141-369	4	430	---	501.710

DINSDAG 27 NOVEMBER 1979
MONKEY BANK

O.274	14	290	---	337.390
KANAAL				
Z.186	16	260	8300	2.022.001
Z.499	16	170	3480	797
WEST				
N.706	6	180	---	221.220
O.243	10	260	---	219.590

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 30 NOVEMBER 1979
KANAAL : O.127 (40 m — 2000 tong)

MAANDAG 3 DECEMBER 1979
IJSLAND : O.129 (375 m t.t.z. 30 kools, 110 bonen, 25 schaat, 40 gutvis, 1340 leng, 30 varia)
O.81 (1250 m. t.t.z. 25 kab, 100 kools, 50 wijting, 550 bonen, 450 leng, 50 witte leng, 25 schol).
O.216 (900 m. t.t.z. 50 kab, 150 kools, 300 bonen, 100 gutvis, 250 leng, 50 varia).
KANAAL : O.83 — O.303
WEST : Z.38 — Z.209 — N.709 — O.306 — O.134 — N.40 — O.229 — O.35
KUST : O.141-O.369

DINSDAG 4 DECEMBER 1979
KANAAL : N.705

WEST : N.3 — Z.62 — O.285 — N.708
WOENSDAG 5 DECEMBER 1979
WEST : O.309

**Zoek U bijverdienste/
ander werk of
werk voor een paar uur per dag**

(ook werk thuis),
vraag dan de gratis
RETURN personeelslijsten
aan uitgave
okt. - nov. - dec. 1979.
Belgische uitgave.

Schriftelijke inlichtingen :
Uitgeverij Return
tel. (920) 27 40 62
830582 Telex 18165 Alfan
Damrak 57, Amsterdam,
Nederland. (8359V)

DE NATIONALE HAVENPOLITIEK EN DE HAVEN VAN OOSTENDE

De vereniging der banken heeft het goed idee opgevat, de heer J. Chabert, minister van verkeerswezen uit te nodigen om op vrijdag 14 december 1979 te 20 u in het Stedelijk Feest- en Kultuurpaleis, Wapenplein te Oostende, het publiek te komen spreken over de nationale havenpolitiek en de haven van Oostende.

Na de voordracht wordt door de lokale banksector een receptie aangeboden.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 22 NOVEMBER 1979

	kgr.	ben.	zee-	
	tong	vis	dag.	Besom.

Z.427 Ka	2	---	15	30.305
Z.331 Ka	18	5000	300	1.342.019
Z.14 Ku	12	2800	300	1.220.926
Z.600	2	---	8	23.069
GUL				
Z.447-184				120.052
Z.580-578				200.154
Z.558-437				219.492
				3.156.017

VRIJDAG 23 NOVEMBER 1979

Z.98 K	4	300	30	206.149
Z.497 W	9	700	90	412.481
Z.27 K	14	2500	260	1.097.871
Z.431 K	10	900	120	442.080
Z.573 Kr	9	300	120	568.611
Z.128 Kr	10	300	160	483.696
GUL				
Z.403-501				91.260
Z.201-560				76.620
Z.570-601				82.368
Z.471-472				96.098
Z.538-554				95.410
Z.400-548				97.224
				3.749.868

MAANDAG 26 NOVEMBER 1979

Z.507	9	800	80	361.780
Z.429	11	800	60	252.340
Z.492	10	900	100	437.720
Z.69	9	250	90	299.770
Z.405	11	1500	200	643.595
Z.462	11	1500	200	726.070
Z.30	11	700	300	752.920
Z.196	12	1000	330	1.100.354
Z.55	---	600	45	380.930
Z.465	---	700	60	325.290
Z.574 N	12	1000	250	603.871
Z.559 Kr	10	400	140	653.880
GUL				
Z.447-184				127.170
Z.437-558				183.090
Z.580-578				254.110
Z.554-538				128.740
				7.231.630

DINSDAG 27 NOVEMBER 1979

Z.512 K	400	50	237.680	
Z.537 W	700	45	393.930	
Z.509 W	800	50	468.610	
Z.595 W	150	50	155.750	
Z.418 N	500	250	683.264	
Z.599 W	50	60	158.743	
Z.162 Ka	17	7500	400	2.199.967
Z.402 Kr	150	60	164.535	
Z.321 W	800	60	303.130	
Z.564 W				315.850
Z.180 Ka	4000	100	906.987	
				5.988.446
Z.563	650	120	349.075	

WOENSDAG 28 NOVEMBER 1979

Z.582	150	145	383.962
Z.126	1000	140	464.670
Z.189 N	600	220	591.010
Z.533 W	200	70	212.582
			2.001.299

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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	54,60
Schelvis midden	42,—
Schelvis klein	33,80-36,60
Kabeljauw	34,40
Gul	33,40
Wijting	33,30
Schaat	76,—
Zeebaars	42,— 47,60
Leng	42,— 50,60
Schartong	9,— 92,—
Heilbot	212,— 225,—
Koolvis	41,40-44,—
Hondstong	
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	26-11	27-11	28-11
Lappen	195-207	180-185	-
Grote	185-196	167-178	-
3/4	196-200	180-197	-
Blok	200-220	179-207	-
Voor-kleine	193-207	182-193	-
Kleine	185-189	179-185	-
slips	-	-	-

Zeebrugge

	26-11	27-11	28-11
Grote	201-207	181-202	182-184
Blok	183-178	172-184	173-178
Fruut	193-197	184-193	189-205
Schone kleine	192-195	183-196	193-213
Kleine	192-196	185-191	188-205
Tout pettit	182-186	174-181	175-183
Slips	173-177	173-177	175-179

Nieuwpoort

Tong I	192-
Tong II	184-
Tong III	201-
Tong IV	210-
Tong V	200-
Kleine	181-186

PLADIJS

Oostende

	26-11	27-11	28-11
Grote	37-40	40-	-
Grote iek	37-43	30-31	-
Kleine iek	-	34-	-
Derde slag	29-39	20-40	-
Platjes	20-24	18-32	-

Zeebrugge

	26-11	27-11	28-11
I	32-35	27-34	27-32
II	30-34	26-34	32-37
III	28-32	28-32	28-36
IV	20-23	20-23	22-26
V	-	-	-

Nieuwpoort

Moeien	-	-	-
Grote pladijs	40-	-	50-
Platjes	40-45	-	40-
Drielingen	16-25	-	35-

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-11	3		4.135.321			
26-11	11		6.598.553			
27-11	5		3.680.122			
28-11	3		593.790			
			15.007.786			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

23-11	7	42.869	42.869			
24-11	7	661	35.559			
26-11	1	160	10.880			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-11	8	26.812	991.557			
26-11	5	16.377	612.485			
28-11	6	8.438	272.816			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-11	2	417	24.594	53,—	62,—	
23-11	4	821	33.469	41,—	47,—	
24-11	1	92	4.968	54,—	54,—	
26-11	1	119	8.017	66,—	68,—	
27-11	1	108	6.888	63,—	67,—	
28-11	4	994	52.241	40,—	66,—	

NIEUWPOORT

MAANDAG 26 NOVEMBER 1979

N.723	276.441
N.597	22.227
N.720	22.228
N.172	20.677
N.788	20.678
N.211	5.990
Z.12	235.387

Eén vaartuig van de West, twee koppels spanvissers, één kustvisser en één bokkevisser op de maandagmarkt.

Er was tevens aanvoer van tong en variatie zodat iedere handelaar de nodige voorraad aankopen kon. Grote tong werd geboekt aan 192 fr het kg en tong nr 2 aan 184 fr het kg. Tong nr 3 of bloktong nr 4 of fruitong aan 210 fr het kg. Tong nr 5 werd tegen 200 fr het kg opgekocht en de kleine tong aan 186 fr het kg. De roep prijs van de grote tarbot bedroeg 326 fr het kg en die der middenslag tarbot aan 190 fr het kg.

Kabeljauw werd geveld tegen 2100 fr aan 2450 fr de ben, de gul tegen 1400 fr à 1900 fr de ben. De prijs der wijting varieerde van ongeveer 800 fr de ben tot 700 fr de ben voor de kleine. Rog werd verkocht tegen 3250 fr de ben voor de tilten.

MAANDAG 26 NOVEMBER 1979

De N.720 «André-Jeanine» en de N.597 «Jupiter» hebben bij het bedrijven der spanvisserij ter hoogte van de Breed Bank een maanvis gevangen. Het exemplaar had een lengte van ongeveer 60 cm en woog zowat 7 kg. Deze maanvis werd aangekocht door de firma R. Huysseune uit Zeebrugge.

VRIJDAG 23 NOVEMBER 1979

N.15	592.708
N.211	9.910
N.349	11.300
N.346	68.675
N.597	72.302
N.720	72.302
N.470	29.760
N.590	
N.172	28.402
N.788	28.403
N.88	24.018
N.700	24.017

Eén bokkevisser, drie kustvaartuigen en vier koppels spanvissers losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Er was een ruime keus in het gamma der diverse aangevoerde soorten.

Tevens was er aanvoer van variatie en tong zodat iedere handelaar in zijn behoefte kon voorzien. Voor tong werden prijzen betaald die als volgt varieerden: tong 1 201 fr het kg; tong 2 192 fr; tong 3 of bloktong 200 fr; tong 4 of fruitong 210 fr; tong 5 200 fr en de kleine tong aan 182 fr.

Voor kabeljauw noteerde men van 2.250 tot 2.400 fr de ben. Gul schommelde in prijs van 1.600 tot 2.000 fr de ben. Grote wijting veilde men tegen 700 à 950 r de ben en de kleine wijting tegen 700 à 800 fr de ben.

De pladijs werd als volgt opgekocht: 1.500 fr voor de grote; 1.750 fr de ben voor de middenslag en ongeveer 1.300 fr de ben voor de kleine. Het aanbod overtrof ruimschoots de vraag en er was ook geringe belastingstelling vanwege het handelsmilieu. Alle prijzen waren aan een recessie onderhevig en hieruit kan men afleiden dat de markt zowel op nationaal als op internationaal vlak momenteel oververzadigd wordt. Samen 26.812 kg vis voor een globale aanvoer van 991.557 fr.

WOENSDAG 28 NOVEMBER 1979

N.22	30.952
N.597	52.720
N.720	52.720
N.349	12.320
N.470	46.195
N.590	46.195
N.172	24.656
N.788	24.656
N.211	11.694

Zes vangsten op de woensdagmarkt. Drie koppels spanvissers, één garnalvisser en twee kustvissers losten hun vangst. Er was geen variatie die te koop aangeboden werd.

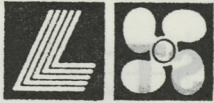
Kabeljauw werd verkocht tegen de prijs van 2.500 à 2.740 fr de ben. De prijs voor gul genoteerd varieerde van 1.400 tot 1.900 fr de ben. Grote wijting werd geveld tegen 800 à 900 fr de ben en voor de kleine wijting werd van 700 tot 800 fr de ben betaald.

Een matig marktverloop met prijzen die niet rendabel genoemd kunnen worden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	26-11-79	26-11-79	27-11-79	27-11-79	28-11-79	28-11-79	26-11-79 28-11-79
Farbot : groot (123)	242-265	302-315	200-229	236-304	-	320-342	326- -
middel (123)	135-158	153-182	110-142	143-188	-	181-281	168-190
klein (123)	103-121	90-120	51- 79	101-115	-	122-127	90-106 60-
Griet : groot (123)	91- 94	90-108	115-	82- 91	-	-	140-170
middel (123)	88-	75- 90	65-	71- 80	-	80- 84	-
klein (123)	61-	70- 80	41-	52- 58	-	63- 64	-
Schelvis : groot	54-	-	46-	-	-	-	-
middel	42-	-	32- 34	-	-	-	-
klein	15- 26	-	15- 22	-	-	-	-
Heek : groot	-	-	-	-	-	-	-
middel	-	-	-	-	-	-	-
klein	-	-	-	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-	-	-	-
Leng	-	-	-	20-	-	-	-
Rog (I)	31- 78	-	18- 55	-	-	-	-
Keilrog (123)	82-	-	-	-	-	-	-
Rog (23)	-	72- 80	-	58- 68	-	58- 62	70- -
Tilten (23)	-	60- 64	-	56- 58	-	47- 52	65- -
Scherpstaart (23)	-	84- 88	-	60- 64	-	69-	60- -
Halve mans (23)	-	40- 49	-	40-	-	36- 38	60- -
Teelt (2)	-	50- 57	-	38-	-	34- 36	-
Katrog (2)	-	20- 27	-	14-	-	12- 18	-
Kabeljauw	-	-	-	-	-	-	-
Gul (groot)	36- 49	48- 52	36- 47	36- 41	-	-	42- 49 48- 54
Gul (middel)	14- 41	40- 43	28- 43	34-	-	37- 38	28- 38 32- 41
Gul (klein)	-	33- 36	28- 43	35-	-	36- 38	-
Hozemondhamme	-	32- 35	-	33- 35	-	34- 37	-
Wijting : groot	78-200	-	70-183	-	-	-	-
klein	14- 18	14- 17	14- 16	15- 17	-	20- 23	15- 19 15- 19
Schar	-	13- 16	-	14- 15	-	14-	12- 16 15- 16
Steenhol	19- 29	12- 18	9- 32	13- 18	-	14- 16	30- 40 35- 50
Zeehaal	28-109	80- 86	24- 92	58- 66	-	62- 78	-
Hondshaal	29- 32	20- 27	-	26-	-	24- 26	18- 18-
Doornhaal	14- 17	-	9- 15	-	-	-	-
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-
Zeekeeft	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	-	-	-	-	-	-	-
Schartong	16-	-	-	-	-	-	-
Volle haring	17- 49	-	13- 48	-	-	-	-
Ijle haring	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaal	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	-	-	-	-	-	-	-
Heilbot	-	-	-	-	-	-	-
Steur	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-
Zeeewolf	-	-	-	-	-	-	-
Pollak	53- 56	-	35- 63	-	-	-	-
Zonnevis	45- 56	-	44- 50	-	32- 34	-	-
Koningsvis	-	-	-	-	-	-	-
Vlaswijting	108-119	-	-	-	-	-	-
Zeeduivel	-	-	-	-	-	-	-
Schotse schol	-	70-198	-	71-153	-	85-169	180-226
Zeehond	-	-	-	52-	-	-	-
Bot	-	9- 12	-	9-	-	9- 11	40- -
Rode Poon (robaard)	-	-	-	-	-	-	14- 16-
Grauwe Poon (knorn)	33- 42	20- 24	26- 41	24-	-	-	25- 45 -
Rode Knorhaan	67-	6- 10	6- 8	6-	-	6-	8- 16 15-
Posten	35-	-	6- 50	-	-	-	-
Langoesten (midden)	-	10- 12	-	6- 14	-	10- 12	-
(klein)	-	-	-	-	-	-	-

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 vrijdagmarkt van 23 november werd aangevoerd : 4.360 kg. tong; 103 kisten tarbot en griet; 763 kisten kabeljauw; 705 kisten wijting; 728 kisten schol; 32 kisten schelvis; 245 kisten schar; 21 kisten makreel en 17 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,85-19,16; grote tong 15,42-14,99; grootmiddel tong 14,89-14,46; kleinniddel tong 15,81-15,39; tong één 15,48-15,10; tong twee 14,48-13,99.

Per 40 kg.: schelvis één 204; schelvis twee 200; schelvis drie en vier 112-59; tarbot 512-218; griet 274-172; kabeljauw één 200-138; kabeljauw twee 150-92; kabeljauw drie 112-94; kabeljauw vier 108-92; kabeljauw vijf 84-46; schol één 140-120; schol twee 130-118; schol drie 110-92; schol vier 92-81; wijting drie 65-34; wijting vier 34-29; makreel twee 60-28; makreel drie 42-41; schar 76-60; tongschar 274-176; krabbepoten 110; steenbolk 35; krab 40-35; haai 124-110.

De besommingen waren :

BR 36 f18.900; KW 167 f28.600; UK 17 en UK 48 f2.200; UK 18 en UK 20 f1.650; UK 135 en UK 145 f1.200; VD 19 en VD 73 f1.600; VD 54 en VD 77 f950; UK 141 en UK 271 f1.650; WR 12 en WR 74 f460; WR 51 en WR 70 f760; IJM 19 f4.800; IJM 207 f32.900; verder waren er zeven Texelaars met een totale besomming van f120.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 26 november werd aangevoerd :

16.770 kg tong; 258 kisten tarbot en griet; 1.481 kisten kabeljauw; 45 kisten schelvis; 1.315 kisten wijting; 1.624 kisten schol; 749 kisten schar; 239 kisten makreel en 139 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 16,47-14,71; grote tong 15,43-14,90; grootmiddel tong 14,64-14,10; kleinniddel tong 15,44-14,89; tong één 15,27-14,80; tong twee 14,01-13,67.

Per 40 kg.: tarbot 593-200; griet 153-164; kabeljauw één 174-114; kabeljauw twee 140-110; kabeljauw drie 122-94; kabeljauw vier 114-90; kabeljauw vijf 92-40; bot 30-24; steenbolk 36-26; schelvis vier 71-62; schol één 138-120; schol twee 120-104; schol drie 110-94; schol vier 94-78; wijting drie 62-38; makreel één 55; makreel twee 54-22; schar 71-50; tongschar 274-171; krab 50-34; haai 106-52; hammen met kop 160-138; baars 70.

De besommingen waren :

KW 4 f33.500; KW 11 f34.700; KW 22 f10.500; KW 25 f30.800; KW 29 f10.900; KW 34 f14.000; KW 45 f38.800; KW 51 f29.900; KW 74 f27.800; KW 88 f35.600; KW 113 f29.800; KW 117 f23.900; KW 137 f20.300; KW 141 f11.400; KW 145 f32.200; KW 149 f7.900; KW 152 f26.200; KW 173 f7.500; KW 175 f38.700; KW 185 f10.600; KW 189 f34.200; KW 194 f26.500; KW 214 f9.000; KW 214 f9.000; KW 221 f6.900; KW 226 f5.400; WR 32 f21.400; WR 57 f27.700; IJM 24 f22.300; IJM 44 f30.700; IJM 115 f19.900; IJM 154 f10.900; IJM 209 f8.700.

OOK EEN LOSSERSKWESTIE IN FRANKRIJK. DOKKERS EISEN HET VOORRECHT OP VOOR HET VISLOSSEN

Te St. - Malo hebben de Franse dokwerkers geëist dat het vislossen van de buitenlandse treilers door hen zelf dient te gebeuren. In aansluiting hiërmede, hebben zij belet dat de bemanning van de Britse seinetrellers, de «King's Cross» de 150 ton makreel zelf zou lossen, dit gezien het vaartuig en de bemanning uit het buitenland komen. De invoerder en zelfs de verantwoordelijke van de Kamer van Handel en Nijverheid, hebben zich tegen de eisen van de dokkers verzet. Volgens de voorzitter van de Kamer van Handel en Nijverheid hebben de dokkers slechts rechten in de handelshaven maar niet in de vissershaven, dit volgens een wet stammende uit 1947. Gezien de dokkers echter niet op hun beslissing terugkamen en om te vermijden dat de lading makreel zou verloren gaan, werd de Britse treiler overgebracht naar de handelsdokken waar de makreel gelost werd.

Ondertussen bracht de invoerder de zaak in kortgeding voor de rechtbank die echter het, eerder voorzichtig standpunt van de raads-

man van het dokkerssyndikaat bijtrad door zich onbevoegd te verklaren. De dokkers hebben hierop een vergadering belegd en nogmaals hun standpunt bevestigd dat de vreemde treilers door de dokwerkers dienen gelost te worden en dat zij zich zouden blijven verzetten tegen iedere andere oplossing. Een derde seinetreiler die eveneens St. - Malo voor dezelfde invoerder moest aandoen met een lading makreel, werd daarom maar afgeleid naar een andere Franse haven. Dit zal natuurlijk voor de invoerder bijkomende kosten betekenen, vermits hij deze lading dan over de weg naar St. - Malo moet laten brengen.

Anderzijds zullen de dokkers het zeker ook daar niet bij laten en het konflikt laten uitbreiden tot deze haven, tenware er ergens een haventje gevonden wordt slechts toegankelijk voor vissersvaartuigen alleen. In elk geval weerom een treffend voorbeeld van de arrogantie en onverdraagzaamheid van de syndikaten.

ONRUST IN NIEUW-ZEELAND OVER DE TOEKENNING VAN VISSERIJRECHTEN AAN RUSLAND DOOR DE COOK-EILANDEN

De Cook-eilanden hebben in september van dit jaar hun ekomische zone uitgebreid tot 200 mijl en dit met ingang van 1 oktober 1979. De Cook-eilanden die niet te ver van Nieuw-Zeeland liggen, hebben na het van kracht worden van de 200-mijlszone, besprekingen gehad met de Russen over de toekenning van visserijrechten in de nieuwe ekonomische zone. Een en ander heeft Nieuw-Zeeland toch wat wantrouwig gemaakt en er werden door dit land ophelderingen gevraagd. De minister van visserij en de minister van buitenlandse zaken van de Cook-eilanden hebben echter de eerste minister van Nieuw-Zeeland gerust gesteld dat het hier alleen gaat om visserijrechten en dat de Russen ergens geen landingsrech-

ten voor hun vliegtuigen, of havenrechten voor hun schepen krijgen, zozegd om het transittransport van de, door Russische treilers gevangen vis, naar Rusland. Anderzijds liet een Sovjet-ambassadeur van de Russische ambassade in Nieuw-Zeeland weten, dat zij geen belang stellen in dergelijke rechten en het hen alleen gaat om de vis. Daarbij, aldus deze woordvoerder, moet het nog door de Russen uitgemaakt worden of de visserij door Russische treilers, in het kader van een overeenkomst met de Cook-eilanden, wel voldoende lonend is. Men zal dan ook van Russische zijde eerst de resultaten van een onderzoek afwachten, vooraleer een definitieve overeenkomst aan te gaan.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 19 tot 23 november 1979

Door 103 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

kg	TONG	f	15,83	f	13,75
34.682	TARBOT	519.133,00	van 15,83	f	13,75
23.760	TARBOT	170.822,84	van 19,01	f	4,95
192.485	SCHOL	436.935,34	van 3,54	f	1,81
14.210	KBELJAUW	25.993,57	van 4,50	f	1,04
3.463	GRIET	17.949,06	van 5,70	f	4,49
22.360	SCHAR	33.094,82	van 1,96	f	0,94
55.750	WIJTING	48.723,20	van 1,06	f	0,69
224.189	DIVERSEN	564.341,15			
570.889	kg	f 1.816.992,98			