! 4 -07- 1980

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

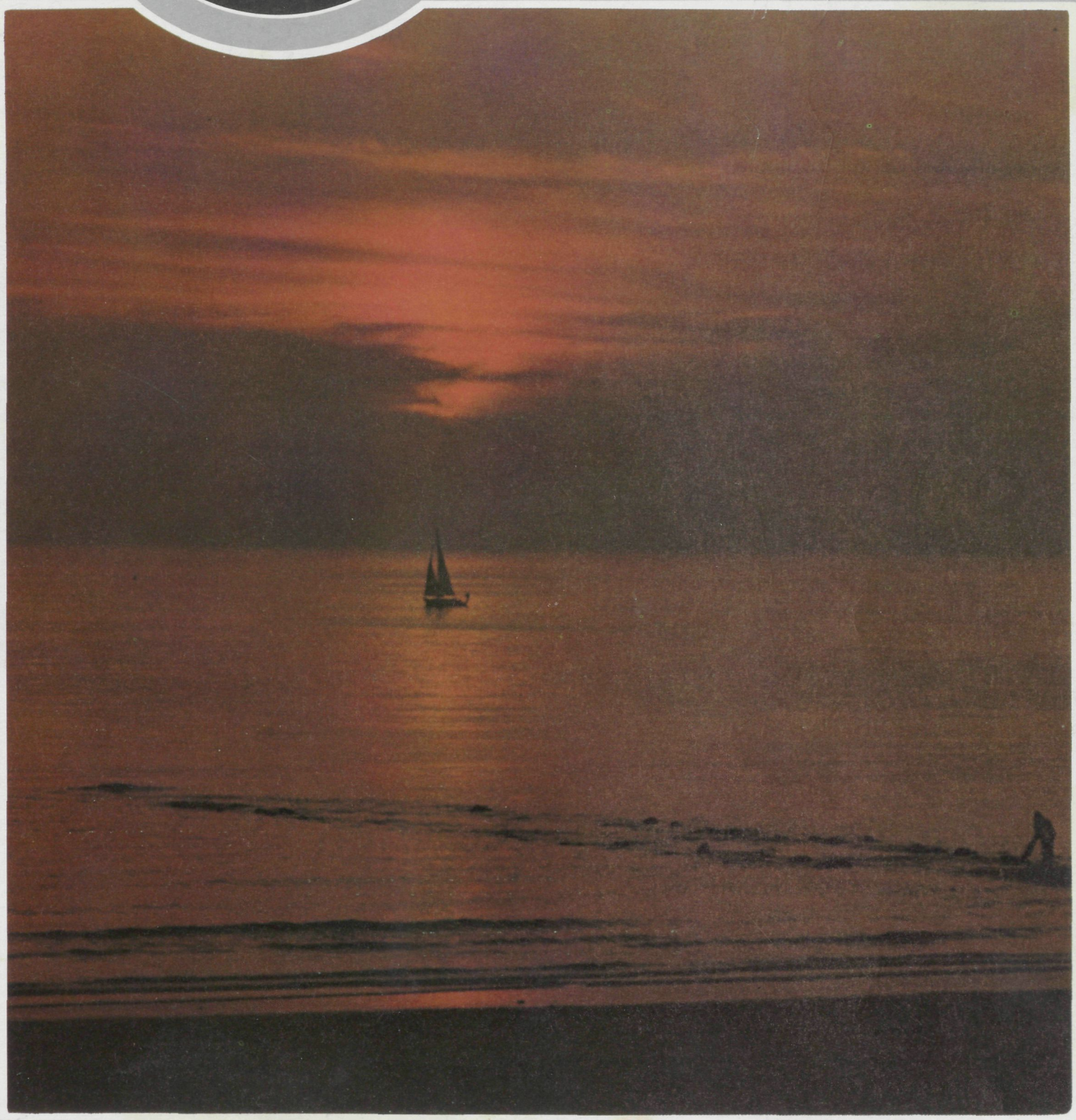


FOTO ROLAND

VRIJDAG 4 JULI 1980 — PRIJS 50 F. — NR. 22 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

BREVO

- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :
Ed. Anseelelaan Oostende
Tel. 32.39.79

Burelen :
H. Baelskaai 27, Oostende
Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

Ostend Stores en Ropeworks

Gedeponeerd merk

La Mouette

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en administratie :
Tel. : (059) 32.12.10

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - OOSTENDE

Fabriek - Oudenburgstwg, 31
Tel. : (059) 70.15.42
(059) 70.14.41
(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE, NYLON
MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN
NYLON GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

Voor de Zeevisserij :

- Manila, sisal en nylon trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw :
Bindgarens en pick-up garens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid :
Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport
Allerlei netten

(8496V)

het visserijblad

Vrijdag 4 juli - Nr. 22

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

NOG DE PROVINCIALE PREMIE VOOR BOUW VAN VISSERSVAARTUIGEN OF EEN SLAG IN HET WATER

Verwijzende naar het artikel van onze medewerker «B» naar aanleiding van de Provinciale Premie voor nieuwbouw, willen we niet stilstaan bij al die zonden van Israël ons naar het hoofd geslingerd door diegenen die menen in de Rederscentrale de leden te zullen overtuigen van wat ze wel gedaan hebben, maar niet hadden hoeven te doen, in 't belang van diegenen die op dit ogenblik tientallen miljoenen riskeren met have en goed om hun bedrijf, niet alleen rendeerbaar te maken, te moderniseren maar eveneens een stimulans voor het bedrijf in het algemeen te bezorgen.

Het is een onloochenbaar feit, dat sinds meer dan zes maanden de Provincie het lovenswaardig initiatief heeft genomen om de visserij te steunen in de vorm van het verlenen van toelagen aan al wie in onze provincie van onze visserij aan nieuwbouw deed. De bedoeling was dus aan de nieuwbouwers, van het provinciaal budget van 1980, zij die in 1980 aan nieuwbouw deden, 2,5 miljoen fr. te schenken in drie jaarlijkse schijven van één miljoen en tweemaal 750.000 fr. Dat het kontrakt met de scheepsbouwer in 1978, 1979 of 1980 ondertekend werd, heeft ons inziens geen belang. Wat van belang was, is het feit dat het nieuwgebouwd vaartuig in 1980 of nadien in de vaart kwam, vrij aan deze die in 1981 in de vaartkomen op het provinciaal budget een verlenging van dit lovenswaardig initiatief te ontvangen voor het vaartuig gebouwd in België, van het ogenblik dat het, inzake modernisatie, maar de vloot verbeterde.

Het ging hier immers in de eerste plaats om onze vloot, onze vissers, en om onze reders, en niet om de scheepsbouwers. We kunnen dan ook niet begrijpen dat organismen zoals de Provinciale Visserijcommissie, voorgezeten door dhr. Eerebout uit Bredene, die toch de visserij zou moeten kennen, en waarvan de Bedrijfsraad en een afgevaardigde van de Rederscentrale deel uit maken, zo wordt beinvloed, dat men tenslotte alleen deze reders in aanmerking neemt wier kontrakt met een scheepswerf na 1.1.1980 ondertekend zal worden.

Dit alles heeft toch geen belang meer wanneer men als grondslag voor de toekenning het in de vaartkomen van het vaartuig in 1980 neemt.

Men vergeet hier trouwens dat kontrakten, door 6 of 7 reders in 1979 ondertekend, afhankelijk zijn, voor wat de realisatie hiervan betreft, van de eventuele kredieten door de NMKN, de VOZOR, en eventueel andere toe te stane kredieten, zodat deze kontrakten in feite slechts kracht van wet hadden, van zodra dit alles onherroepelijk vast stond. Verder is het een feit, dat deze schepen toch maar in 1980 in de vaart komen om de vloot te helpen moderniseren en op peil te brengen. Als men de puntjes op de «i's» wil zetten, zullen de kontrakten na 1.1.1980 ondertekend, toch maar voor gevolg hebben dat deze vaartuigen ten vroegste in 1981 en wellicht slechts in 1982 in de vaart zullen komen. Zal men deze welke na 1980 in de vaart komen, dan ook weigeren ?

De Bestendige Deputés en de Provincieraadsleden, tot welke politieke opvattingen zij ook mogen behoren, hebben niet alleen verkeerd gehandeld met dat niet in te zien, maar hebben hier het beoogde doel gemist door zich door het advies van de Rederscentrale te laten beinvloeden.

Bestendig Deputé, dhr. Eerebout Roger, beweert zich te steunen en te laten leiden door dit advies, terwijl de Bedrijfsraad, naar het schijnt, eenzelfde advies gegeven heeft volgens de beoordeling van de Rederscentrale Wij stellen echter terecht de vraag of dit advies wel ingegeven was door het algemeen belang of door enkelen die het er voor het zeggen hebben, en er voor het ogenblik alle belang bij hebben dit initiatief te boycotten en zo lang mogelijk te zien uitstellen ?.

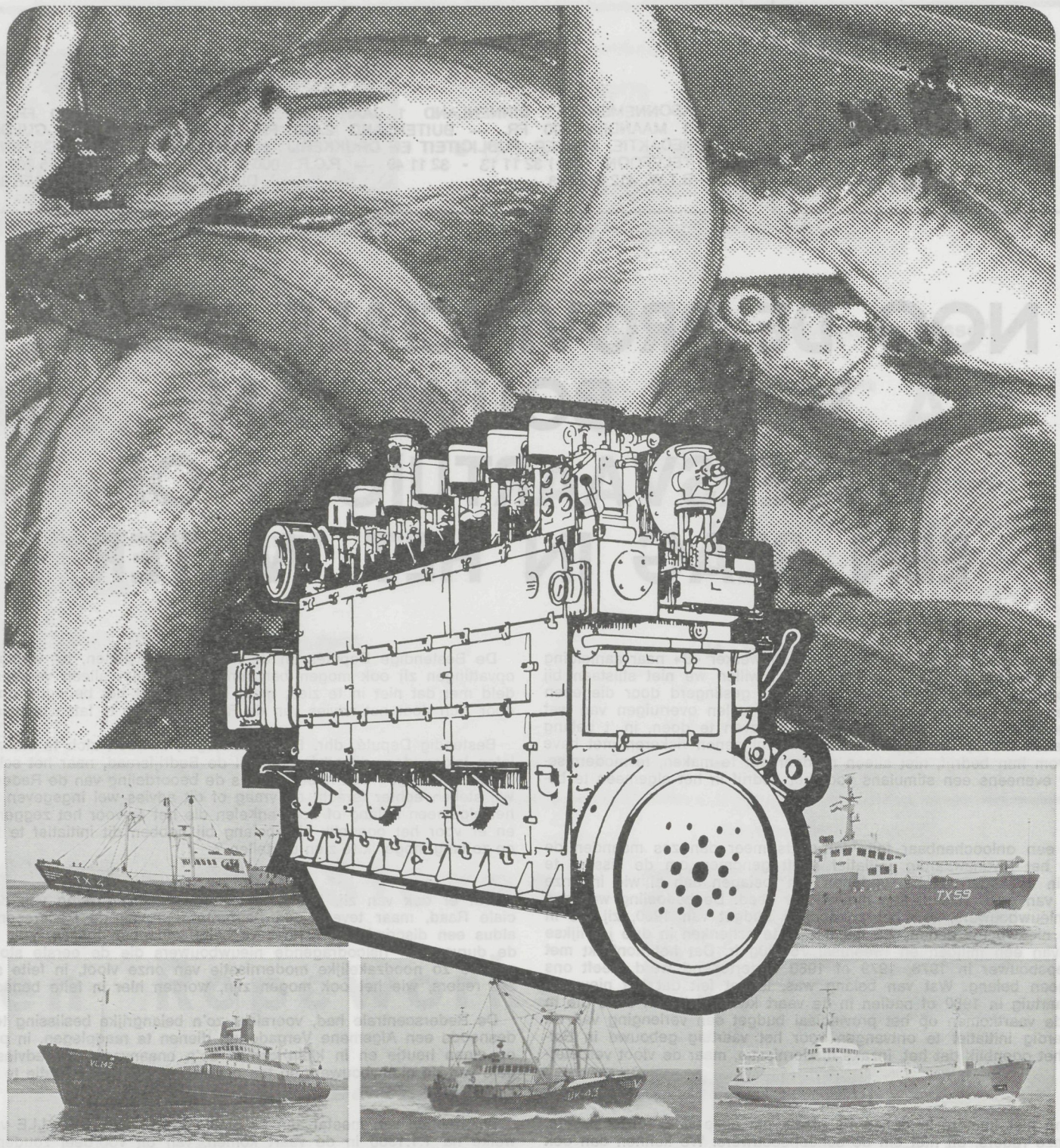
Wat er ook van zij, het is niet alleen een vergissing van de Provinciale Raad, maar tevens een flagrante fout van de Rederscentrale die aldus een discriminatie schept, of helpt scheppen tussen haar leden en de durvers en risicodragende nieuwbouwers die de eerste stoot gaven aan de zo noodzakelijke modernisatie van onze vloot, in feite straft. De zes reders, wie het ook mogen zijn, worden hier in feite benadeeld.

De Rederscentrale had, vooraleer zo'n belangrijke beslissing te nemen, desnoods een Algemene Vergadering dienen te raadplegen, in plaats van op eigen houtje en in klein comité zo'n onaanvaardbaar advies ten nadele van de nieuwbouwers en ten nadele van de modernisatie te geven.

Wij hebben van meetaf aan de stelling verdedigd, dat ALLE vaartuigen welke na 1.1.1980 in de vaart komen, van dit voordeel zouden moeten genieten. Dat men nu in de Rederscentrale, die toch in de Provinciale Commissie en in de Bedrijfsraad het hoge woord kon voeren, ons met hun uitleg of beschuldigingen met alle zonden van Israël overlaadt, deert ons niet. De waarheid heeft haar rechten en het is onaanvaardbaar de reders, die de moed opbrachten om in de huidige moeilijke omstandigheden aan nieuwbouw te doen, wegens bepaalde doeleinden op die manier te benadelen. Zij zijn leden, of kunnen leden worden, die evenveel betalen of méér zelfs, en evenveel waard als diegenen, die er slechts zetelen uit eigen belang en onder het motto, dat het wel hun tijd zal meegaan. !

P. Vandenberghe.

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 18 JULI



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor. Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

BOLNES stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3
Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

Vraag uitgebreide dokumentatie

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij: Fa. s.v. S.C.A.P.
H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32
na 18.00 uur 70.45.32

TIJDENS EEN STIJLVOLLE PLECHTIGHEID

Radio Maritieme Diensten vierden 50-jarig bestaan van de RTT

LEVENDIGE BELANGSTELLING

— Opgericht bij wet van 19 juli 1930, bestaat de Regie van Telegrafie en Telefonie dit jaar een halve eeuw.

Van overheidswege kreeg deze instelling de opdracht de exploitatie van de T.T. volgens handels- en nijverheidsmethodes te verzekeren.

Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten, met zetel in de Perronstraat 6, te Oostende, herdacht deze gebeurtenis door de inrichting van een expositie, die tot en met 4 juli geopend is in de inkomhall van het stedelijk feest- en cultuurpaleis, Wapenplein.

Een expositie, die in alle opzichten bijzonder merkwaardig is, en tijdens het voorbije weekeinde een levendige belangstelling kende.

De academische zitting, die de opening van deze tentoonstelling voorafging, werd bijgewoond door dhr BALLIERE, afgevaardigde van dhr DECROO, minister van P.T.T. dhr SOMERS, directeur-generaal van het departement Public Relations en Commerciële dienst, en meerdere hoge ambtenaren van de R.T.T.; evenals door dhr O. VANNESTE, Gouverneur van West-Vlaanderen, burgemeester PIERS van Oostende alsmede door tal var vertegenwoordigers van andere overheidsinstellingen, de nijverheid, de maritieme middens en afgevaardigden van de plaatselijke besturen.

De ganse plechtigheid werd schitterend muzikaal opgeluisterd door het optreden van het Teleman Barokensemble.

EEN ZINVOLLE TOESPRAAK

Tijdens zijn openingstoespraak belichtte dhr G. BRABANT, Hoofdingenieur-Directeur van Administratie van het Gewest van de Radio Maritieme Diensten, de historiek van de telecommunicatie in het algemeen en de radiocommunicatie in het bijzonder .

Wie had ooit gedacht dat de uitvinding van de Telegrafie door S. MORSE in 1836, de Telefonie door GRAHAM BELL in 1876 en de radiocommunicatie door MARCONI in 1895, in onze moderne tijden is geconfronteerd.

Een expostitie, die in alle opzulke ontwikkeling tegemoet ging, als deze waarmede de R.T.T. thans

De verre-berichtgeving, die tot 1930 door het toenmalig Beheer van Telegrafen en Telefonen werd uitgebaat, werd in dit jaar van de Staat afgespits. De nieuw opgerichte Regie van T.T. kon voortaan gebruik maken van moderne uitbatingsmethodes, zoals de financiële autonomie, een handels- en nijverheidsboekhouding, de kostprijsberekening toeliet en vooral een soepeler beheer.

Zo stelde dhr BRABANT dat in 1930, 225.000 aansluitingen op het telefoonnet waren tot stand gebracht. In 1939 was dit aantal opgelopen tot 314.000, waarvan 67,5% van de abonnees op een automatische centrale aangesloten en 89% over een bestendige dienstverzekering konden beschikken.

Na de herstelling van de door de tweede wereldoorlog beschadigde netten en uitrustingen, ontwikkelde de aangroei zich zo snel, in zoverre dat de R.T.T. reeds in 1955 na een kwart-eeuw bestaan, 615.000 abonnees telde, waaronder 76% op automatische centrales waren aangesloten.

Dit jaar kenmerkte zich eveneens door de totstandbrenging van de eerste automatische afgewikkelde internationale telefoongesprekken met Parijs en Rijsel.

Spreker belichtte meteen het economisch en sociaal belang van de telecommunicatie en de ontwikkeling van nieuwe exploitatiemogelijkheden.

In 1966 was de aangroei opgelopen tot 1 miljoen abonnees. De volledige automatisering van het Belgische telefoonnet, werd op 8-10-1970 voltrokken.

In 1972 werd het grondstation voor telecommunicatie met satellieten te Lessive plechtig geopend.

Thans telt de R.T.T. 2 350.000 telefoonabonnees en 20.000 telexabonnees .

De R.T.T. stelt circa 30.000 personeelsleden tewerk. Indrukwekkend is het te beseffen, dat het zakencijfer van de R.T.T. thans 40 miljard bedraagt en dat jaarlijks voor 15 miljard geïnvesteerd wordt.

De toekomstige ontwikkeling situeerd zich hoofdzakelijk in de datatransmissie via het telefoonnet, de telefaxdienst en de teletext.

Op lokaal vlak heeft het Gewest van de Radio Maritieme Diensten op het gebied van radioverbindingen met schepen, steeds de technische evolutie op de voet gevolgd.

Hoewel de door de kuststations Oostenderadio en Antwerpradio tot stand gebrachte radioverbindingen van uitzonderlijk economisch belang zijn, blijft de hoofdbekommernis steeds : de beveiliging van mensenlevens op zee.

De initiale stap werd gezet in het jaar 1900, toen vanuit De Panne radiocontact kon worden gehouden met de mailboot "Princesse Clémentine" en dit gedurende de ganse overtocht Oostende — Dover ver. Enige tijd later wes België het eerste land dat een regelmatige lijn van met radio uitgeruste passagiersschepen exploiteerde.

In 1919 kwam Oostenderadio met roepnaam OST tot stand en verzekerde een bestendige luisterdienst op de noodfrequentie 500 kHz. In hetzelfde jaar werd ook Antwerpradio in bedrijf genomen en in 1923 werd gestart met de bouw van het zendstation Ruiselede dat oorspronkelijk werd gebruikt voor de vaste radiotelefonie- en radiotelegrafieverbindingen, maar pas later werd ingeschakeld voor de kortegolfuitzendingen van Oostenderadio.

Heden worden vanuit Oostende door middel van electronische afstandsbedieningen het ontvangststation te Oudenburg, de zendcentra te Ruiselede en Middelkerke en ook nog de VHF-relaisstations te De Panne en Zeebrugge bediend. De nieuwste technieken, zoals automatische alarmsystemen, scanning van frequentiebanden, selectieve oproepen en T.O.R. of telex over radio zijn in gebruik. Met de volautomatische T.O.R., richting schip naar land, haalde Oostenderadio in december 1978 een wereldprimeur.

In de eerstvolgende jaren zal de aandacht blijven uitgaan naar de automatisering van het radioverkeer met en van schepen. Heel in het bijzonder wordt nu door de Radio Maritieme Diensten deelgenomen aan de besprekingen op internationaal vlak ter voorbereiding van het mobiel radioverkeer in de metergolven en anderzijds van de maritieme communicatiemogelijkheden per satelliet.

(Vervolg blz. 4)



De uitermate merkwaardige expositie, gewijd aan 50 jaar R.T.T., en ingericht door de Radio Maritieme Diensten van Oostende, kende een verdiende levendige bijval in het stedelijk feestpaleis. Een parel van organisatie, een schat aan herinneringen en leerzame informatie. Chapeau, mensen van de RMD ! (Foto Staf).

(Vervolg van blz. 3)

Als gastspreker trad vervolgens de Heer Kapitein A.J. HUBERT, voorzitter van de Belgische Redersvereniging op.

In zijn thema "de radiomaritieme telecommunicatie in dienst van de scheepvaart" belichtte spreker enkele aspecten van de pionierstijd van de radiotelecommunicatie, die toen werden beheerst door het wetenschappelijk werk van Hetz, Lodge en Marconi.

De HF-frequenties kenmerkten de periode na de 1e wereldoorlog terwijl de VHF-frequenties vanaf 1960 in gebruik werden genomen. Thans gaat alle aandacht naar het gebruik van geostationaire satelieten, de automatisering van de communicaties en de automatisering van de telexdienst over radio.

Snelle en bedrijfszekere verbindingen zijn volgens spreker niet alleen noodzakelijk ter bevordering van de economische noden, maar tevens ook voor de verzekering van de veiligheid op zee.

Hij besloot zijn toespraak met de leiders en medewerkers van de R.T.T. te danken voor het baanbrekend werk dat zij op het vlak van de radio-exploitatie hebben verricht en de bekwaamheid, waarmede d eoperatoren van de kuststations hun functie waarnemen

Ten slotte werd het woord gevoerd door de heer BALLIERE, namens de minister van P.T.T.

Dhr. BALLIERE, die een bijzonder vlot spreker bleek te zijn, handelde op uitermate knappe wijze over de zeer verfijnde technologie bij de R.T.T., waaronder het overbrengen van beelden over miljoenen km uit de ruimte. Op dit gebied ligt de toekomst nog zeer breed open, o.m. op het gebied van de telematica en de informatica.

De wereld van de telecommunicatie groeit nog bestendig : in ons eigen land, stijgt het aantal telefoonaansluitingen nog bestendig. Tijdens de maand mei '80 waren er zelfs 20 t.h. méér aansluitingen dan tijdens de maand mei '79. Méér dan ooit is de telefonie het zenuwstelsel van onze hedendaagse bedrijfswereld. In België noteert men thans ruim 4 miljoen telefoonaansluitingen, wat betekent dat omzeggens elke Belg over een telefoon beschikt. En dat is ver van een eindcijfer!

Dhr BALLIERE bracht ten slotte hulde aan de werking van de Radio Maritieme Diensten, die een specifieke en een uitzonderlijk belangrijke rol vervullen in onze maatschappij ,en zulks over de ganse wereld. Met fierheid mag getuigd dat ons land op dit gebied bewonderenswaardig pionierswerk heeft verricht en aan de spits staat van de huidige realisaties terzake.

PUIKE DIA-MONTAGE

We kunnen niet nalaten een bijzonder woord van lof en waardering uit te spreken voor de mensen, die instonden voor het samenstellen van 'n dia-montage gewijd aan de werking van de Radio Maritieme Diensten; montage, die op het einde van de academische zitting aan het publiek werd voorgesteld en algemene begeestering verwekte.

Effenaf schitterend werk en over de ganse lijn : een ware veropenbaring, want zeer vele aanwezigen konden vóór de projectie nog niet vermoeden, welke bijzonder omvangrijke opdracht de RMD-diensten vervullen.

Prachtige dia's, feilloos fotografisch werk, atmosfeervolle muzikale omlijsting, gedegen en zinvolle tekst welke bovendien op zéér voorname wijze werd voorgedragen.

Weinig openbare diensten beschikken over dergelijke documentatiemateriaal.

We citeren dan ook volgaarne de namen van de realisators van deze «RMD-produktie» :

— Fotografie : Jaak MEULEMEESTER
— Tekst : J.P. RYCKX
— Stem : Marcel VAN BLAERE
— Muzikale omlijsting : José LAMS
— Technische afwerking : Wilfried FEYS.
— Met onze welgemeende felicitaties !

LEERZAME EXPOSITIE

De tentoonstelling die daarna werd geopend geeft een beeld van de evolutie van de telecommunicatie in ons land. Deze bevat talrijke originele foto's, originele documenten en nieuw materiaal die de groei van de R.T.T. weergeven. Zo o.m. is er nog een vroeger gebezigde handbediende telefoontafel opgesteld. Verschillende kabeltypes zijn eveneens tentoongesteld. Verder worden demonstraties gegeven met de nieuwste telefoontoestellen.

Ook de socio-economische aspecten van de R.T.T. worden er belicht. Op het vlak van de radiomaritieme exploitatie is er o.a. een bedrijfsklare operatietafel opgesteld. Een doorlopende diavoorstelling laat ons kennis maken met al de activiteiten van de Radiomaritieme Diensten. Verder zijn er nog maquettes van zend- en ontvangststations van Middelkerke, Oudenburg en Ruiselede, alsook fotoreportages van Waarde en Saaftinge, alsmede een maquette van de inrichting te Saaftinge ,die dienstig zijn voor de veiligheid van de navigatie op de Schelde zijn er te bezien. Ook de filatelisten krijgen er hun gading met een thematische bijdrage die de historiek van de telecommunicatie afgebeeld op postzegels weergeeft.

Na het bezoek door de prominenten aan de tentoonstelling die tot 4 juli dagelijks geopend blijft, werd deze plechtigheid met een receptie afgesloten

— John HERMANS

Wordt ook Oostendse Vissershavenkommissie 'n komediantenrevue ?

Wie in de jongste jaren de zittingen van de Vissershavencommissie bijwoonde, kon zich van de indruk niet ontdoen, dat, in plaats van een technische commissie bij te wonen waar economische en technische zaken worden behandeld, men er voor allerlei futiliteiten wordt samengeroepen welke uitgaan van één of andere belanghebbende, zonder dat er vooraf ernstig nagedacht of gepraat wordt over het al of niet van nut zijn van een verkoopsregeling of wijzigingen en vraagstukken van om het even welke aard.

En dan komt men tot de vaststelling dat in die commissie evenveel gemeenteraadsleden zetelen als er politieke partijen zijn, die er ook hun duit in het schaaltje komen leggen, maar van wier gezegden men liever niets onthoudt, tenzij dat men nutteloos zijn tijd heeft verspild en weinigen van hen er iets van kennen.

Sedert drie jaar wordt er geredetwist over het al of niet verkopen der vis met tien of minder benen, naargelang het belang van de ene ten opzichte van de andere. Maar weinig of niets positiefs komt er uit de mond van velen, bijzonderlijk als ze een politieke partij vertegenwoordigen.

In deze zitting hoorden we allen een verstandige uiteenzetting van dhr. Dries Vermeersch namens de ambulante vishandel, met een gedocumenteerd, realistisch antwoord van de vissershavendirectie en de schepen, hierin bijgetreden door de O.V.A. (Onderlinge Visafslag) welke met cijfers en argumenten de vraag van de leurhandel weerlegden, waar nochtans een coöperatieve aankoopvereniging bestaat, maar waar elkeen slechts die zaak steunt, voor zover hij er belang bij heeft.

Ondertussen zijn er nochtans andere vraagstukken van veel groter belang, welke sedert jaren in de koelkast blijven liggen. We vernoemen hier in de eerste plaats in het kader van de modernisering, de kwaliteit en de verkoopswijze en de huidige viskeuring welke alleen ingesteld werd om baantjes aan veeartsen te verschaffen, maar waarvan het resultaat ontgoochelend is.

Waar daarenboven Engeland en Ierland, om maar van deze te spreken, vele miljoenen bekwamen voor de modernisering van hun vissershavens, en zelfs een vismijn, menen we dat men ook hier in de eerste plaats daaraan zou denken.

Sedert meer dan zeven jaar werden door de heer Boels en de Rederscentrale van toen, gewezen op de noodzakelijkheid om de halle te moderniseren. Om te beginnen met de haringhalle, die nu nog meestal gebruikt wordt door amateurvissers, en om netten in der haast te herstellen.

Waar blijft het ontwerp van koelhuizen, waar levend verse vis zou kunnen ingekoeld, diepgevroren enz... worden in plaats van naar de vismeelfabrieken te moeten afgevoerd worden ? Of hebben ook hier sommigen er belang bij dat dit niet geschiedt ?.

En daaraan zouden we nog veel kunnen toevoegen, moest men eens een kijkje gaan nemen naar Duitsland of elders. Men wil het visverbruik, als ultra-gezond voedsel, meer ingang zien vinden op een ogenblik dat vlees ons met allerlei chemische produkten duur wordt voorgeschoteld.

Maar doet de Overheid, daarin gesteund (?) door het bedrijf, iets om daaraan op nuttige en doeltreffende wijze te verhelpen ?

De Staatstoelage voor de propaganda inzake visverbruik werd op twee miljoen fr. gebracht. De E.E.G. heeft in haar budget miljoenen voor de modernisering van nuttig voedsel, dus vis, voorzien. De gemeenschap verlangt naar meer vis omdat het gezond is. Waar blijven de praktische voorstellen en maatregelen om dit te realiseren ?

En waar blijft het bedrijf zélf om hier zijn nuttig steentje bij te brengen ?

Of zijn reisjes naar het buitenland in plaats van richtgevend en nuttig te zijn, alleen gelegenheden om op hoge kosten voor de gemeenschap een aangenaam tijdverdrijf te zijn en dan te kunnen zeggen : we zijn er geweest als vertegenwoordigers van het verachterd bedrijf ?





Links : de ultra-moderne apparatuur anno 1980, waarmede onze Radio Maritieme Diensten alle wereldzeeën bestrijken.
Rechts : Zo werden, vijftig jaar geleden, nog de telefoonlijnen aangelegd. We schrijven 1930... Een beeld dat nog enkel bij de «oudere generaties» bij gebleven is... Ook hier veranderde de wereld volledig van aanschijn ! (Foto Staf)

De Stedelijke Visserijschool hield receptie

Het was zaterdagvoormiddag te 11 uur dat in de Stedelijke Visserijschool van Oostende de prijsuitreiking plaats had van de diplomas en brevetten aan leerlingen en oudleerlingen, waarvan we hierna de namen laten volgen.

Het was directeur Deblock welke de genodigden toesprak in tegenwoordigheid van Schepenen Laridon en Dumarey, daarin bijgestaan door verschillende gemeenteraadsleden, ere-directeurs en Lingier, leraars, leerlingen, het schoolcomité en talrijke genodigden.

Na deze allen verwelkomd te hebben, zei hij o.m.:

„Voor de jonge mensen die hier straks vermeld zullen worden is het vandaag een zeer bijzondere dag.

Door het verwerven van hun diploma, getuigschrift of brevet wordt voor hen immers niet alleen de schoolpoort, maar tevens de deur op de toekomst wijdopen gezet.

Zij die de school nu zullen verlaten, gaan nu immers zelf geld kunnen verdienen, zullen voortaan voor zichzelf en voor anderen zorg moeten leren dragen ; zij zullen in de maatschappij opgenomen worden als volwaardig lid. Met andere woorden, wij leveren hen hier als het waren een brevet van volwassenheid af.

Deze diploma's, brevetten en getuigschriften zullen over enige tijd door het Bestuur van het Zeewezen aan de laureaten bezorgd worden. Maar toch willen wij diegenen onder hen die zich bijzonder onderscheiden hebben, hiervoor vandaag belonen met een bijzondere prijs.

Hij dankte ten slotte alle sympathisanten die een bijzondere prijs ter beschikking hebben gesteld en verleende tenslotte het woord aan Eerste Schepen en Schepen van Openbaar Onderwijs Laridon, die de leerlingen geluk wenste hen wees op hun belangrijke en zware taak als toekomstige zeelui en het feit dat zij nog behoorden tot een der mooiste en knapste mensen, die voor het land, de gezonde voeding der gemeenschap instonden.

Daarna had de uitreiking plaats van de brevetten en diploma's en van de talrijke speciale prijzen, door steunenden van de school, geschonken.

Eksamenuitslagen Stedelijke Visserijschool John Bauwens

De volgende brevetten en diploma's werden toegekend :
In alfabetisch rangschikking :

AFDELING DEK :

Getuigschrift Scheepsleerjongen :
Aercke Stefaan, Bouillart Lievin, Bueckenhoudt Francis, Desmit Lorenzo, Huyghebaert Achiel, Lombary Dirk, Lycke Christophe, Martony Gino, Rouillier Stephan, Vereecke Rik, Verminck Danny, Zeebroek Ivan.

Diploma Aspirant-Schipper :

Abid Amar, Backaert Frank, Goffart Emmanuel, Liekens Marcel, Van Parys Johan.

Schippers ter Kustvisserij :
Dewulf Freddy, Van Elslande Manfred.

Schippers 2e Klas :
Branckx Daniel, Quintens Lorenzo, Vanbillemont Norbert.

AFDELING MOTOREN

Brevet Matroos-Motorist :
Beermaert Danny, Debusschere Filip, Devriendt Johan, Dooms Jean-Paul, Geuvens Luc, Kempe Patrick Platte Klaus, Samyn Wim, Sanders Geert, Thoon Glenn, Tillekaerts Alain ,Vandenberghe Urbain Vanderwal Franky Verleyen Tony, Wormleighton Willy, Wouters Dirk

Brevet Motorist 500 PK :
Cattrysse Glenn, Demeulemeester Dirk, Haeck Geert, Wormleighton Willy.

AFDELING KOELTECHNIEK

Kestemen Freddy, Vanmassenhove Roland, Van Wulpen Jean-Pierre.

BIJZONDERE PRIJZEN

Prijs Schepen A. Laridon
Beste uitslag Aspirant-Schipper :
Van Parys Johan
Prijs John Bauwens
Beste uitslag Motorist 500 PK :
Haeck Geert
Prijs ABVV Belgische Zeemansbond
Beste uitslag Matroos-Motorist 275 PK :
Samyn Wim
Prijs Ere-directeur Callant
Beste uitslag Scheepsleerjongen :
Desmit Lorenzo

Prijs ASLK
Beste uitslag Nederlands
Afd. Motoren :
Tillekaerts Alain

Prijs BVOO
Wiskunde
Afdeling Dek :
Deprez Franky, Lombary Dirk, Van Parys Johan
Afdeling Motoren :
Deley Marc, Samyn Wim, Haeck Geert.

Prijs Dr. Miroir
Beste uitslag Eerste Hulp bij Ongevallen
Afdeling Dek :
Desmit Lorenzo
Afdeling Motoren :
Van Baeten Carl

Prijs Oudervereniging voor de Moraal
Afdeling Dek :
Van Dingenen Yvan, Lycke Chrstophe, Van Parys Johan
Afdeling Motoren :
Deley Marc, Tillekaerts Alain, Haeck Geert

Prijs O. Knockaert
Beste uitslag Engels Afdeling Motoren :
Celis Marc, Tillekaerts Alain, Haeck Geert

Prijs M. Beernaerts
Beste uitslag Engels Afdeling Dek :
Lombary Dirk, Goffart Emmanuel

Prijs Verbond voor Godsdienstleraars
Afdeling Dek :
Deprez Franky, Verminck Danny.
Afdeling Motoren :
Bovenistier Patrick, Geuvens Luc Thonon Francis

Prijs gemeenteraadslid G. Germonpré
Beste uitslag voor praktijk
Afdeling Dek :
Barbaix Christiaan, Desmit Lorenzo, Backaert Frank.
Afdeling Motoren :
Bovenistier Patrick, Tillekaerts Alain, Haeck Geert.
Prijs gemeenteraadslid Vanremoortele
Beste uitslag Nederlandse in de afdeling Dek :
Liekens Marcel

(Vervolgt op blz 6)



Stadsoverheid en personeel van de stedelijke visserijschool «John Bauwens» met enkele leerlingen die een biezondere prijs in de wacht wisten te slepen. De prijs A. Laridon voor de beste uitslag als aspirant schipper ging naar Johan Van Parijs; de prijs John Bauwens voor de beste uitslag van motorist 500 PK ging naar Geert Haeck; de prijs ABVV Belgische Zeemansbond voor de primus matroos-motorist 275 PK werd gewonnen door Wim Samyn; de prijs ere-directeur Callant voor de beste uitslag scheepsleerjongen werd behaald door Lorenzo Desmit en de prijs A.S.L.K. voor de beste uitslag Nederlands in de afdeling motoren werd uitgereikt aan Alain Tillekaerts. (Foto NVDK - Rudy)

Prijs ABVV Centrale der Metaalbewerkers
Beste uitslag in Motoren :
Haeck Geert
Beste uitslag in Electriciteit :
Samyn Wim
Prijs P. Vandenberge : Nieuwsblad van de Kust
Beste uitslag Fysica-Motoren :
Samyn Wim
Beste uitslag Zeevaartrekenen :
Goffart Emmanuel
Prijs Mevr. Smessaert
Beste geleverde inspanning Afdeling Motoren :
Dooms Jean-Paul
Prijs Stevelinck V. - Orde v.d. Haas
Best geleverde inspanning Afdeling Dek :
Abid Amar
Prijs Brouckxon Edward
Beste uitslag Zeekaartwerk :
Lycke Christophe
Prijs Oud-leerlingen en Vriendenbond John Bauwens
Voor de leerling die de beide afdelingen volledig doorlopen heeft :
Haeck Geert

SOCIALE PROMOTIE

Prijs ACOD
Beste uitslag Matroos-Motorist 275 PK :
Platte Klaus
Prijs Ere-Directeur E. Lingier
Beste uitslag Motorist 500 PK :
Demeulemeester Dirk
Prijs Constant Wijnsberghe
Beste uitslag Kustvisserij :
Van Elslande Manfred
Prijs Koeltechniek
Kesteman Freddy, Vanmassenhove Roland, Van Wulpen Jean-Pierre





Ons blad stelde eveneens twee prijzen ter beschikking van leerlingen die zich in het afgelopen jaar verdienstelijk wist te maken. Dat was het geval voor Emmanuel Goffart die de beste uitslag behaalde in het zeevaartrekenen (foto boven) en Wim Samijn die primus werd in fysica en motorenleer. (Foto's NVDK - Rudy)

Rijksvisserijschool Knokke-Heist

AFDELING DEK

EERSTE JAAR

Behaalden 80% :
Calus Stephane; Droissart Paul.

Behaalden 70% :
Van Haecke Stefaan

Behaalden 60% :
Vandierendonck Johnny

Behaalden 50% :
Verbeke Jan; Moens Robert.

TWEEDE JAAR

Behaalden 80% :
Janssens Luc; Martony Gino; Vanderveen.

Behaalden 70% :
De Paepe Mario; Couhysder Stefaan, Desmidt Jan; Utterwulghe Geert; De Vriendt André.

Behaalden 60% :
Vanderpoorten Stefaan; Vlietinck Frank; Hoozee Michel.

Behaalden 50% :
Vanderweghe Patrick.

DERDE JAAR

Behaalden 80% :
De Graeve Erik; Vlietinck Danny; Gheselle Geert; Allemeersch Jan.

Behaalden 70% :
Deprez Rik; Helsmoortel Hubert.

Behaalden 60% :
Despieghelaere Roland; Thysebaerdt Peter; Cardon Frank.

AFDELING MACHINE

EERSTE JAAR

Behaalden 80% :
Derudder Patrick.

Behaalden 70% :
Verpoorter Rik; Sys Alex; De Duytsche Rudy.

Behaalden 60% :
Danni José; Van Herck Jan; Van Massenhove Robert; Oosterlinck Danny; Hosten Marino.

Behaalden 50% :
Delanghe Ronny; Vandaele Luc.

TWEEDE JAAR

Behaalden 80% :
Decorte Yourick.

ZWEMBREVETTEN STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL „JOHN BAUWENS" OOSTENDE

Behaalden het brevet van zwemmer :
Dooms Franky, Mertens Frank, Vandenberghe Hans, Pauwels Michel, Dasseville Franky, Bouquillon Patrick, Deley Marc.

Behaalden het zwembrevet van 800 meter :
Bovenistier Patrick, Deswelgh Didier, Verminck Danny, Debusscher Philip, Dooms Franky, Mertens Frank, Vandenberghe Hans, Patout Alain, Van Baeten Carl, Goffart Emmanuel, Van Parijs Johan, Abid Amar, Desmit Lorenzo, Huyghebaert Achiel, Aercke Stefaan, Bouillart Lievin, Lycke Christophe.

Behaalden het zwembrevet van 1000 meter :
Van Parijs Johan, Abid Amar, Aercke Stefaan, Bouillart Lievin, Verminck Danny.

Behaalden het Zwembrevet van 1.500 meter :
Wouters Dirk.

Behaalden het brevet van Redder :
Lootens Luc, Dooms Franky, Mertens Frank, Vandenberghe Hans, Dasseville Franky, Dley Marc, Patrick Bouquillon.

Behaalden het zwembrevet van 400 meter :
Haeck Geert.

Sport, spel en zwemmen nemen een grote plaats in bij onze jongens uit het visserijonderwijs. De resultaten welke de Stedelijke Visserijschool jaarlijks behalen zijn 'n bewijs van de prachtige inzet van leerlingen en leerkrachten.

Behaalden 70% :
Noncle Pascal; Desmidt Johan; Vandierendonck Dirk; De Ruyter Dirk.

Behaalden 60% :
Bultinck Franky; Vanhove Rudy; De Graeve Freddy; Degroote Rafael; De Paepe Dirk.

OFFICIELE EXAMENS

AFDELING DEK

Behaalden het certificaat van scheepsleerjongen :
Janssen Luc; Martony Gino; Vanderveen Eddy; Couhysder Stefaan; Desmidt Jan; De Paepe Mario; Utterwulghe Geert; De Vriendt André.

Behaalden het diploma van aspirant - schipper :
Vlietinck Danny; Gheselle Geert; De Graeve Erik; Allemeersch Jan; Cardon Frank; Helsmoortel Hubert, Thysebaerdt Peter; Deprez Dirk; Despieghelaere Roland.

Behaalden het brevet van schipper 1e klas :
Neyts Johnny.

Behaalden het brevet van schipper 2e klas :
Devos Danny; Vantorre Erwin; Valcke Stanislas.

Behaalden het brevet van schipper ter Kustvisserij :
Soreyn Wilfried; Decuypere Alfred; Bouillon Freddy; Popelier Ludo; Vandierendonck Henri; Despieghelaere Luc; Vandenberghe Luc.

Behaalden het brevet van radio - telefonie :
Allemeersch Jan; Cardon Frank; De Graeve Erik; Deprez Dirk; Despieghelaere Roland; Gheselle Geert; Helsmoortel Hubert; Thysebaerdt Peter; Vlietinck Danny.

AFDELING MACHINE

Behaalden het brevet van matroos-motorist.
Derudder Patrick; Verpoorter Rik; Danni José; Vansteenkiste Eddy; Van Herck Jan; Delanghe Ronny; Vanmassenhove Robert; Sys Alex; Hosten Marino; Oosterlynck Danny; De Ruyter Dirk; De Duytsche Rudy; Vandaele Luc; Labat Rudy.

Behaalden het brevet van motorist ;
Decorte Yourick; Noncle Pascal; Desmidt Johan; Vandierendonck Dirk; Vanhove Rudy; De Ruyter Dirk; Decock Mario; Bultinck Franky; De Paepe Dirk; Degroote Rafael; Van Massenhove Robert.

BIJZONDERE PRIJZEN

Prijs E.H. De Baecke L. voor Katholieke Godsdienst aan :
Gheselle Geert en Vandierendonck Dirk.

Prijs Humanistisch Verbond voor Moraal aan :
De Graeve Erik en De Ruyter Dirk.

Prijs E. Desutter, volksvertegenwoordiger, voor electriciteit aan :
Decorte Yourick.

Prijs E. Desutter, volksvertegenwoordiger, voor werktuigkunde aan
Derudder Patrick.

(Vervolgt op blz. 7)

Uitslagen Rijksvisserijschool Knokke-Heist

Prijs Burgemeester Lippens, voor Engels aan :
Vandierendonck Dirk.

Prijs schepen Vandecasteele voor beroepsregelen aan :
Janssens Luc.

Prijs schepen De Grauwe, voor Motorenleer aan :
Vandierendonck Dirk.

Prijs mevr. wed. A. Callant, voor Zeevaartrekenen aan :
De Paep Mario.

Prijs mevr. wed. A. Callant, voor Weer- en Zeekunde aan :
De Graeve Erik.

Prijs Ackx Karel, ere-directeur, voor viskunde aan :
Allemeersch Jan.

Prijs A. Luyens voor Nederlands aan :
Desmidt Johan.

Prijs J. Bonte voor Technologie :
Danni José.

Prijs L. Adams voor praktijk-dek :
Couhysder Stefaan.

Prijs J. Bonte voor Kosmographie :
Vlietinck Danni.

Prijs L. Adams voor scheepsbouw :
Martony Gino.

Prijs E. Delooze voor praktijk - machine aan :
Vanmassenhove Robert.

Prijs rederij Bounty voor zeekaart :
Martony Gino.

Prijs red. Bounty voor radiotelefonie aan :
Vlietinck Danny.

Prijs Belg. Transportarbeidersbond voor instrumenten aan :
Helsmoortel Hubert.

Prijs Belg. Transportarbeidersbond voor warmteleer aan :
Noncle Pascal.

Prijs J. Welvaert voor zeemanschap aan :
Janssens Luc.

Prijs H. Verstraete voor Wiskunde aan :
Derudder Patrick.

Prijs G. Werniers voor EHBO aan :
De Paep Dirk.

Prijs Vissersjeugd vaktekenen aan :
Noncle Pascal.

Prijs A. Vandierendonck voor opvoeding en gedrag aan :
Desmidt Johan.

Prijs voor opvoeding en gedrag door Vissersvreugd :
Calus Stefaan; Desmidt Jan; De Graeve Erik; De Duytsche Rudy.

Prijs voor fysica en motoren geschonken door J. Gevaert aan :
Decorte Yourick.

Prijs voor de laureaat van de afdeling dek, geschonken door het ACV aan :
Vlietinck Danny.

Prijs voor de laureaat van de afdeling machine, geschonken door opticien Dernies aan :
Decorte Yourick.

ZWEMBREVETTEN

Elementair brevet van zwemmer :
Janssens Luc; De Graeve Freddy.

Voorbereidend zwembrevet :
Lagast Norbert; Vandierendonck Johnny; Vanherweghe Patrick; Vlietinck Danny; Oosterlinck Danny.

Brevet van zwemmer :
Calus Stefaan; De Duytscher Peter; Moens Robert; Van Haecke Stefaan; Verbeke Jan; De Paep Mario; Utterwulghe Geert.

Brevet van 400 m :
De Paep Mario; Despieghelaere Roland.

Brevet van 1000 m :
De Duytscher Peter; Van Haecke Stefaan; Cerbeke Jan; Desmidt Jan; Martony Gino; Utterwulghe Geert; Vanderpoorten Stefaan; Vanderveen Eddy; Vlietinck Frank; Cardon Frank.

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

— Tijdens de laatste sleep werden aan boord van de N.1 «De Rudy», hevige trillingen gevoeld in het achterschip. Men vermoedde dat een stuk tros zich had vastgezet op de schroef maar pogingen om deze vrij te krijgen mislukten. Er diende sleephulp ingeroepen van de N.88 «Nova Cura» die het onklaar geraakte vaartuig naar Nieuwpoort sleepte. Op de kuisbank kon een eind tros van circa 60 cm verwijderd worden.

— Tijdens de visserij werden aan boord van de O.279 «Ramblers» zware trillingen gehoord in het achterschip. Vanop het achterschip zag men een grote houten mijnstut van ongeveer 2 meter lengte uit het schroefwater komen. Vermoed werd dat met de schroef op deze stut werd gestoten.

— Voor de O.303 «Girl Linda» is het een reis met hindernissen geworden. Eerst moest men de visgronden verlaten voor een defekt aan de decca. Nadat een tijd kon gevist worden werd koers gezet naar Birkenhead waar nieuwe reparaties aan het toestel dienden uitgevoerd te worden. Weer terug op de visserijgronden hoorde men een abnormaal geluid in de winch. Bij nazicht bleek het aandrijfwiel in de machinekamer gebroken. Opnieuw werd er naar Birkenhead gevaren waar reparaties werden uitgevoerd. Niettegenstaande er nog abnormale geluiden werden gehoord (alhoewel minder hevig) werd er nog verder gevist. Te Oostende werd vastgesteld dat de tandwielen van de verdeelkast gebroken waren.

— Toen men aan boord van de O.369 «Koningin der Engelen» het anker wilde binnenhalen, bleek dit helemaal klem te zitten. Na maneuvreren met de winch kreeg men het anker na een kwartier toch los. Er werd geen schade vastgesteld aan de ankerketting, noch aan het anker. Wel werd averij waargenomen aan de voetblok van de galg en twee scheuren nabij de top van de galg.

— Ook de Z.14 van de rederij «De Bounty» sloeg tijdens zijn laatste zeereis vast aan een onder water zittend voorwerp. Na herhaaldelijke pogingen kon men loskomen, maar bij het terug wegzetten van de korre stelde men vast dat men niet meer kon vieren, zodat men de haven van Hontsholm in Denemarken aandeed, verbinding zocht met de reder, naar Esbjerg afvaarde, waar een technieker vaststelde dat de vislier onmogelijk kon hersteld worden, en zodoende Stelleman moest aandoen. Ja, het visje wordt duur betaald.

— Ook de O.77 van mevr. Hollemeersch is met de korre aan een wrak vastgeslagen, waardoor de kam weggerukt werd en men de haven van Oostende moest opzoeken.

Dat de verre - visserij niet altijd een sinecure is, heeft de O.33, die zondag terug de Oostendse haven heeft aangedaan, bewezen. Gelukkig hebben veel schippers en eigenaars nog zin voor werkelijkheid. Zo had reder Leon Gheselle, eigenaar van de Z.186 met de eigenaar van de O.33 afgesproken samen hun geluk te gaan beproeven in de Golf van Biskaje, daar de visserij op tong in de Liverpool-baai praktisch ten einde is. Pas was deze reis aangevat of de O.33 had ter hoogte van Lorient motordefekt, waardoor hij moest geholpen worden en de haven van Lorient aandoen. Gelukkig is alles normaal verlopen, kon de Z.186 zijn reis verder zetten en kon de O.33, na door mechaniekers van SCAP ter plaatse geholpen te zijn, na drie dagen zijn visserij hernemen.

— De Z.483 van de rederij Hertsens was ter bokkenvisserij toen hij defekt kreeg aan de schroefas en besloot de haven van Newlyn aan te doen, daar hij reeds vroeger hetzelfde verschijnsel kende. Daar men te Newlyn niet onmiddellijk de beschikking kreeg van de slipway, besloot men Oostende aan te doen. Op de slipway stelde men aldaar vast, dat niettegenstaande dit zich reeds driemaal had voorgedaan, het defekt niet afdoende genoeg zou hersteld zijn.

— Tijdens de visserij kreeg de S.B.-boel van de Z.584, van de rederij Seabird, bij slecht weer zo'n hevige ruk, dat de radar-antenne van zijn voetstuk viel. De openstaande ruit van de brug brak en zo werd de radar buiten dienst gesteld. Hierdoor kon ook de VHF slechts voor kort bereik gebruikt worden.

Vrije Visserijschool Nieuwpoort

Hierna volgen de resultaten van de examens in de Vrije Visserijschool van Nieuwpoort behaald :

EERSTE JAAR
Hosten Ronny; Marteel Patrick; Verbeke Peter.

TWEEDE JAAR
Bonje Noel; Calcoen Romeo; Hosten Rudy; Kiekens Alain; Vandeputte Franky; Zoeye Ange.

DERDE JAAR
Coolsaet Dirk; Desaever Yves; Verstraete Jan; Puystjens Robin; Vanrafelghem Danny.

ZWEMBREVETTEN 1979-'80

2 ll. behaalden het elementair brevet voorbereidend zwembrevet (100 m); 4 l.l. behaalden het brevet van zwemmer; 1 l.l. behaalde het brevet van halve afstand (400 m); 1 l.l. behaalde het brevet van lange afstand (1000 m); 3 l.l. behaalden het bevret van 1500 m.; 2 l.l. behaalden het elementair reddersbrevet; 1 l.l. behaalde het brevet van sportief zwemmer; 1 l.l. behaalde het brevet van volkomen zwemmer.

BIJZONDERE UITSLAGEN

Schipper ter Kustvisserij :
Arnoys Marc.

Aspirant-schipper ter visserij :
Coolsaet Dirk; Desaever Yves; **Puystjens Robin; Vanrafelghem** Danny.

Scheepsleerjongen :
Bonje Noel; Hosten Rudy; Kiekens Alain; Vandeputte Franky; Verstraete Jan; Zoete Ange.

Akte van bekendheid van de Zeevaartreglementen :
Deurinckx Philippe.

Prijs geschonken door de Oudervereniging, toegekend aan de l.l. die op 't examen van aspirant - schipper ter visserij de meeste punten behaalde :
Coolsaet Dirk.

Prijs geschonken door de school, toegekend aan de l.l. die de meeste punten behaalde in Zeemanschap en Praktijk :
Desaever Yves.

— Het Europees parlement in vergadering te Straatsburg heeft een resolutie goedgekeurd waarbij aan het Europees landbouwfonds een bijkomend krediet gevraagd wordt van 480 miljoen B.fr. voor de modernisering van de visserijvloot van de lidstaten. In het desbetreffend projekt van de E.E.G.-kommissie zelf, zouden de kredieten, waarvan het E.P. een uitbreiding vraagt, slechts aanwendbaar zijn voor vaartuigen tot 25 m. Het E.P. vraagt dit door te trekken tot 37 m. Wij zelf menen dat het hier dan niet meer om modernisering van kustvaartuigen kan gaan.

Hoe het visverbruik verhogen ?

Een lovenswaardig initiatief

Wij hebben het hier in deze kolommen reeds gehad over het gebrek aan initiatief ter modernisering van onze vismijnen, over het feit dat de begroting van Landbouw thans een bedrag van twee miljoen voorziet ter bevordering van de propaganda, maar op de manier waarop zulks thans geschiedt, het een zuivere geldverkwisting betekent in op het tekort aan vis en ook aan initiatieven bij de vishandel zelf.

Daarin willen we een uitzondering maken voor de Viskeurhandel of wat men noemt : de «Ambulante vishandel», welke meer en meer van dorp tot dorp klienteel zoekt, maar het nog veel beter zou kunnen.

e G.B. - INNO - BM schijnt ook hier bij de pakken niet te zullen blijven zitten en heeft thans een initiatief genomen, waarvoor ze slechts kan gefeliciteerd worden rekening houdend met de gebrekkige instellingen waarover de Oostendse en overigens ook de andere vismijnen beschikken.

En niet alleen daarin werden ze gedwarsboomd, maar ook over de te beschikken ruimte, welke hen slechts voor de helft kan toebedeeld om hun plan tot volle ontplooiing te brengen.

Inderdaad handelaars weigerden hun pakhuis te verwisselen of af te staan 't zij uit afgunst, 't zij om andere redenen.

Ondertussen zal men voorlopig moeten roeien met de spanen welke men heeft en hopen we dat hun initiatief moge gelukken en navolgers vinden in het belang van de visserij zelf.

Want op hetzelfde ogenblik stellen zich ook vraagstukken van het commercialiseren van verse vis, die de minimumprijs niet bereikt die in plaats van naar de vismeelfabrieken, naar de verbruiker zouden kunnen gaan. Waar vlees tot vierhonderd frank de kg. bereikt, zien we niet in waarom goedkope vissoorten zoals wijting, schol, gul niet beter aan de man zouden kunnen gebracht aan prijzen die veel lager liggen, dan wat men thans voor vlees en allerlei andere produkten betaalt.

Onze visbakkers waren in den beginne een nuttige aanduiding en gingen de weg op van werkelijke propaganda.

Sedertdien heeft die wijze van propaganda zijn bedoeling verloren en is er tussen dat bakken en de proevertjes, geen enkel commercieel verband betracht. De bedoelingen van de G.B. zijn lovenswaardig. Hopen we dat ze gesteund en aangemoedigd worden in het belang van het visverbruik en dus van de ganse visserij gemeenschap.

DE PLECHTIGHEID

Ter gelegenheid van de officiele opening van de visatelier van de Grand Bazar in de vismijn te Oostende op vrijdagnamiddag 27 juni sprak de heer Dumarey, schepen van de haven van Oostende de genodigden toe, waarvan wij hieronder het voornaamste weer geven.

Dames en heren,

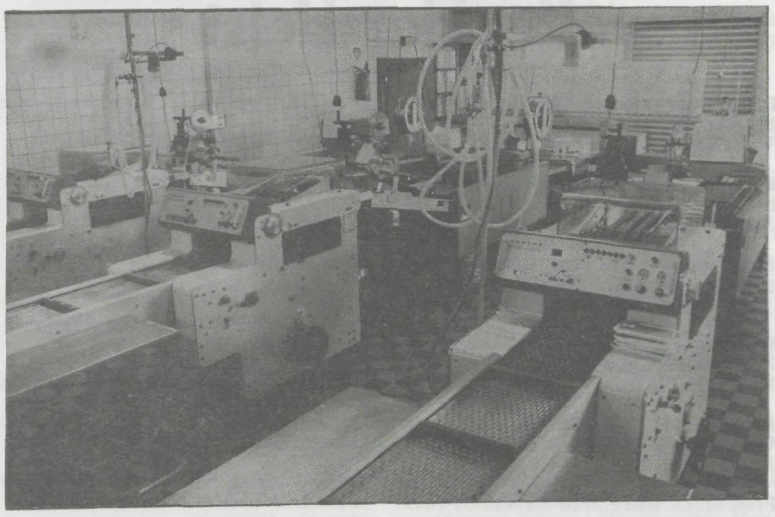
In zowat de komplete wereldpers verschijnen geruchtmakende puklikaties over de zeevisserij. Oneerlijke konkurentie, te dure brandstof, ongunstig klimaat, overbevissing, verkeerde internationale afspraken, de biologische afbraak van de zee het onintelligent Europees beleid, onjuiste verkoopsprijzen, vormen zowat het leitmotief van het maritieme persensemble.

Voor de mannen op de vissersboten en in de vismijn loopt het allemaal nog zo'n vaart niet. De vloot werd gevoelig gesaneerd en uitgedund en dat geeft de overblijvers dan ook een groter stuk van de nog te verdelen koek.

Toch zitten enkele vissoorten zwaar in de verdrukking en als er geen degelijke universele afspraken komen, kunnen we de vis, de visserij en de hele aanverwante ekonomische sektor ten dode opschrijven.

Niettemin blijkt de Europese Gemeenschap op weg om een min of meer sluitend visserijbeleid vast te leggen voor 1980, gebaseerd op de bepaling van maximaal toegelaten vangsten.

Alhoewel het vastleggen van quota, de bescherming van de vis-



De zaal waar de visverwerking gebeurt. (Foto NVDK - WDB)

stocks in de Europese wateren tegen overbevissing beoogt, en de verschillende vissoorten de kans moet geven een natuurlijk evenwicht te handhaven, geloven de vissers niet al te zeer in de goede resultaten ervan.

De vissers zijn immers sterk de mening toegedaan dat men de visstocks slechts kan beschermen mits beperkingen op te leggen voor «alle soorten en dit door bv. een strenge reglementering inzake maaswijdte van de gebruikelijke netten. Vangstverbod voor bepaalde gebieden en stilligperioden kunnen eveneens worden ingevoerd terwijl belangrijke wijzigingen van het zeemilieu en afvalstortingen tot een minimum moeten beperkt worden.

De zeer geringe kustlengte en het feit dat er voor onze eigen vloot een grote nood is aan goede visgronden, maakt dat België in zowat iedere gespreksronde als de vragende partij naar voren komt, hetgeen onze positie op het internationale vlak geenszins vereenvoudigt.

Anderzijds is men tot het besef gekomen dat het de hoogste tijd wordt dat de overheid tegemoet komt om de financiële inspanningen in de zeevisserijsector te verlichten en nieuwe initiatieven die de werkgelegenheid kunnen waarborgen, te steunen. In de eerste plaats kan worden gedacht aan tussenkomsten in de brandstoflast van de reders. Op langere termijn dient vooral de nieuwbouw beoogd. Ingevolge het toekennen van sloopremies voor oude vaartuigen werd onze vloot niet alleen gesaneerd maar bovendien flink uitgedund. Het vergaan van enkele produktieve eenheden heeft onze aanvoermogelijkheden aanzienlijk beknot.

Naast een krachtige ondersteuning door de centrale overheid moet ten aanzien van de investeerders ook de provincie West-Vlaanderen haar verantwoordelijkheid opnemen en behoorlijke premies toekennen aan elke reder die in deze moeilijke periode de moed opbrengst om deze belangrijke stap te wagen.

Ondanks al onze problemen staat in vergelijking met de andere Europese visserijlanden onze visserij er niet eens zo slecht voor. De Belgische visserij is geheel op de aanvoer van verse vis en schaaldieren, bestemd voor menselijke consumptie, georienteerd. Dit betekent dan ook dat onze vloot geen diepvriesvis lost en evenmin vis rechtstreeks bestemd voor de produktie van vismeel. De jaarlijkse aanvoer door de Belgische vloot in onze havens bedraagt momenteel ongeveer 35.000 Ton. Deze aanvoer voldoet nauwelijks voor 25 t.h. aan de binnenlandse vraag. Het overige wordt gedekt door invoer.



Directeur Van Maele tijdens zijn toespraak. (Foto NVDK - WDB)

Het verbruik van vis in België per jaar en per inwoner, ligt ongeveer 3 kg. hoger dan in de andere EEG-landen. De vraag blijft dus vast en een stijging van de aktiviteiten mag verwacht worden.

De belangrijkheid van de hele visserijector kan het best worden weergegeven aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen. Geschat wordt dat ongeveer 20.000 personen zijn betrokken bij de aanvoer, verwerking en distributie van de zeevisserijprodukten. Een niet onbelangrijk deel daarvan vindt een onderkomen binnen de visverwerkende nijverheden.

(Vervolg blz. 9)



In deze ruimte wordt de vis op de meest hygienische manier verpakt. (Foto NVDK-WDB)

(Vervolg van blz. 8)

Elk nieuw initiatief op dit vlak juichen wij vanzelfsprekend toe en het is juist om een nog steeds in ekspansie verkerend bedrijf aan te moedigen en te vieren dat wij hier vandaag zijn samengekomen.

Na deze inleiding door schepen Dumarey, sprak de heer Dr. Ir. Vyncke, van het Rijksstation voor de Zeevisserij over de «Viskwaliteit en de koudeketting» waarin hij achtereenvolgens de oorzaken van de snelle bederfelijkheid van de vis, het verloop van het bederf, en over efficiente koeling. Wat dit laatste betreft, kwam hij tot het besluit dat ijs in de meeste gevallen het meest geschikt koelmiddel is voor de vis, omdat het een grote koelkapaciteit heeft, veilig is, gemakkelijk hanteerbaar en goedkoop. Door het rechtstreeks kontakt met de vis is een snelle koeling mogelijk. Ten slotte houdt het ijs de vis vochtig en beschermt het tegen uitdrogen. Verder wees hij er ook op dat het handhaven van een lage temperatuur ook om hygiënsche redenen noodzakelijk is omdat bepaalde bakteriën die op de vis terecht komen, beneden de 4 graden celsius niet kunnen groeien. Het is mede om deze redenen. dat de huidige Belgische wetgeving een maksimum temperatuur van 4 graden voor de bewaring van verse vis voorziet. Dit wordt ook vereist voor visvervoer.

Na de heer Vyncke, kwam de hr A. Van Maele van de G.B. aan het woord in een rubriek : «Bedenkingen omtrent de vissector«. Hij had het vooreerst over het feit dat de inhuldiging van een nieuwe zaak, een nieuwe werkplaats altijd een heugelijke gebeurtenis is. Hij stelde de vraag of men nog kan vernieuwen in een sektor die zo oud is als de wereld, waarop hij met klem «ja» antwoordt.

De heer Van Maele vervolgde met een hoofding over de verbruiker, over het assortissement, de kwaliteit en versheid, de bediening en zelfbediening en de bewerkte vis. Hij betreurde dat er zo weinig vis op de Belgische markt gebracht wordt en had het ook bijzonder over het gemis aan spreiding van de aanvoer waar men nog slechts op de maandag en soms ook nog op de vrijdag over een zekere aanvoer kan spreken. Voor een bedrijf met visbewerkers schept dit wel problemen. Spreker vond het ook spijtig dat de G.B. ook meer en meer beroep moest doen op de buitenlandse markt. Dit illustreerde hij door een statistiek waarbij hij aantoonde dat de G.B. in 1975 meer dan 1.400 ton vis verkocht waarvan 1.100 ton op de Belgische markt aangekocht. In 1978 waren deze cijfers respektievelijk 1.700 ton en 500 ton en in 1979 respektievelijk 2.050 en 350 ton. In 1975 kocht de G.B. noch 80 t.h. van zijn vis op de Belgische markt, terwijl dit voor 1979 terugliep tot 17,5 proc.

De heer Van Maele besloot zijn betoog met de profetieke woorden dat men bij de G.B. nog gelooft in de toekomst van de vissektor.

De talrijke aanwezigen werden uitgenodigd om vragen te stellen, maar hetzij uit drempelvrees, hetzij over het onverwachtse van deze uitnodiging waarbij men dus uit de vuist zou dienen vragen te stellen en te debateren, kwam er hierop geen reactie.

Met een prachtige receptie, waarbij talrijke en zeer gevarieerde vistoasten aangeboden werden, evenals een zeer verzorgde barbecue, eindigde deze wel merkwaardige inhuldiging.

Hieruit kunnen we eens temeer besluiten dat men ten onzent inderdaad fel ten achter is in de modernisering van de verkoop van vis, de bewerking, de voorverpakking en in het verbruik van een voedsel dat nog gevrijwaard is van allerlei chemische bewerkingen.

BEZWAREN TEGEN ONJUISTE OPGAVE VAN AANVOER

We kregen verzoek van een protest tegen de onjuiste opgave van de aanvoer van het koppel dat maandagmorgen de eerste verkocht in de afslag te Oostende. Het is, volgens onze zegsman, namelijk zo, dat men de eerste mag verkopen wanneer men duizend bennen en meer opgeeft. Het bewuste koppel had duizend bennen opgegeven, terhet er in werkelijkheid heel wat minder waren, namelijk rond de 850 bennen. Dat men op een tiental bennen geen juiste opgave kan doen is aannemelijk, maar dat dit tot 150 bennen kan gaan, is onaannemelijk. Is het omdat men voorzitter is van de Rederscentrale dat dit mag ? Nu was de prijs van de vis op de vrijdagmarkt goed geweest en men had er dus belang bij om de eerste te verkopen om zo dicht mogelijk te kunnen aanleunen bij de prijs van de vrijdagmarkt. Dit zou, volgens onze zegsman de reden geweest zijn waarom het bewuste koppel zoveel meer bennen opgaf om dan de eerste te mogen verkopen, zoals ook de IJslander, tenware deze er twee honderd afzonderlijk had opgezet.

Maandag lag de prijs van de vis inderdaad heel wat onder het peil van vrijdag en misschien had men er kunnen bij winnen om zo dicht mogelijk aan te leunen bij de vrijdagmarkt door het eerst te verkopen op de maandagmarkt. De maandagmarkt bewees echter dat dit, minstens voor deze bewuste verkoop niet voordeliger is uitgevallen en dat de prijzen nagenoeg stabiel gebleven zijn voor de andere vaartuigen die aan de afslag kwamen. Mocht het nu al geweest zijn dat inderdaad vanwege het bewuste koppel een speciale inzicht voorlag om de eerste aan de markt te komen door de opgave van de aanvoer verkeerd hoger op te geven, dan is het duidelijk dat de marktleider hier tegenover dient op te treden. Een te nemen sanktie wanneer dit inzicht blijkt, is het overslagen van deze vaartuigen die dan de laatste(n) zouden verkocht worden.

Een reder

— In de laatste week van juni zakten de prijzen van kabeljauw en gul te Grimsby tot het minimum. Er lopen zelfs geruchten van overeenkomsten tussen reders en kopers over het bezorgen van vis aan een prijs beneden de officiële minimumprijs.

REDER BETAALT HET GELAG VAN EEN EVENTUELE VERHOGING VAN DE B.T.W.

Toen we op de hoogte gesteld werden van de voor de deur staande verhoging van de BTW op bepaalde produkten zoals oesters, kreefen, St. Jacobsschelpen, garnaal, enz... en liefst van 6 tot 25%, begonnen we toch echt te twijfelen of de enkele woorden en de belangstelling die de Eerste Minister en de Minister van Landbouw aan de visserij gewijd hadden, werkelijk gemeend waren.

Het is duidelijk dat het voornaamste slachtoffer van het optrekken van de BTW van 6 naar 25% op de kreeftjes en de garnaal, hier terug de reder en de visser zou zijn. Gelijk wie zijn prijs maakt als koper, houdt rekening met hetgeen er bij komt aan lasten en taksen. Als men nu 100 fr in de markt zou bieden voor garnaal, dan weet iedere koper dat dit hem geen 106 fr meer zou kosten, maar wel 125 fr. Verder komt er nog bij, dat men eveneens op de winstmarge 25% bijgetakseerd wordt. Voor een koper die aan detailhandel doet, wordt dit aldus nogmaals 25 proc. op 60 proc. van zijn aankoopwaarde. Dat wil zeggen, waar hij voorheen slechts 6% op 100 + 60 fr, hetzij 9,60 fr bijbetaalde aan BTW, dti dan 25% op 160 fr wordt, of 40 fr !

Voor de gewone garnaalkoper kost één kg garnaal (met als marktprijs 100 fr) aldus 140 fr in plaats van 109,60 fr. Voegen we daar nog de belastingen op het inkomen, nl. op de 60 fr die door de fiscus forfaitair als winst bepaald wordt en waarop men, aan 35% taks op het inkomen, ook weerom 21 fr betaalt; dan zou garnaal, in de markt aan 100 fr het kg gemijnd, aan de koper reeds 161 fr kosten zonder één enkele fr winst ! Om aan zijn trekken te komen, zou de kleinhandelaar dus 200 fr moeten vragen ! Aan dergelijke prijs verkoopt men, behalve in bepaalde rijke winkels, nog moeilijk garnaal in de volksbuurt.

De kopers zouden dus bepaalde marktprijzen niet meer aan kunnen en minder geven. De reder en de visser zouden dus het slachtoffer van deze zeer onpopulaire maatregel worden.

Eén en ander zou dan natuurlijk ook een zwarte markt in de hand werken. Had men daar vroeger vel minder baat bij, dan is het begrijpelijk dat dit nu totaal anders wordt. BTW op aankoop en verkoop zou dan 40% uitmaken !

BEZWAREN TEGEN DE OPTREKKING VAN DE BTW

Men heeft in de Bedrijfsraad voor Visserij, Handel en Nijverheid, begrepen dat de reder en de visser het voornaamste, zoniet het enige slachtoffer van het optrekken van de BTW zouden geweest zijn en daarom ook gingen reeds verscheidene protesten naar de regering. De Bedrijfsraad, bepaalde parlementairen, de handel en de verwerkende industrie gaven reeds uiting bij de overheid over hun bezorgdheid ter zake.

De garnaal als een weelde - artikel aanzien is blijk geven van 'n totaal gemis aan kennis. De garnaal is een volksgeliefd produkt, waarvan men, jammer genoeg, tijdens bepaalde tijden van het jaar gespeend moet blijven vanwege de hoge prijs veroorzaakt door een te kleine aanvoer. Door een eventueel optrekken van de BTW tot 25% zou men aardig op weg zijn om er een werkelijk luxe-produkt van te maken en voor de minder begoeden, ook wanneer de garnaal in grotere mate aangeboden wordt, toch een niet meer haalbaar produkt te maken.

Naar het schijnt heeft men dit in regeringskringen ingezien en zou men, minstens voor de garnaal en waarschijnlijk ook nog voor andere produkten, terug komen op de beslissing de BTW op te trekken.

De heer Bonnel, PVV-volksvertegenwoordiger voor Oostende, kwam ook reeds onmiddellijk tussen bij de Eerste-Minister, waaraan hij aandacht vroeg voor de schadelijke gevolgen van de toepassing van een BTW-heffing van 25 t.h. op de garnaal, kreeftjes en St.-Jacobsschelpen. Ten gerieve van onze lezers laten wij hieronder dit schrijven in zijn geheel volgen.

Mijnheer de Eerste Minister,

Mag ik uw aandacht vragen voor de geplande BTW-verhoging voor schaaldieren.

Aan de hand van de inlichtingen ons verstrekt, vernemen wij dat de BTW-tarieven voor schaaldieren, met uitzondering van de mosselen zullen opgevoerd worden van 6 naar 25 t.h. Ik durf geloven dat het hier alleen om kreeften, langoesten en oesters gaat, met uitzondering van garnaal, Noorse kreeftjes en St.-Jacobsschelpen.

Kreeft ,langoest en oesters zijn produkten die ingevoerd worden. Garnaal, Noorse kreeftjes en St. Jacobsschelpen zijn produkten, die aangevoerd worden door onze Belgische visserij.

De kleine visserij die het moeilijk heeft, is speciaal uitgerust voor de garnaalvisserij en vist het grootste gedeelte van het jaar uitsluitend op garnaal ; de financiële resultaten van hun uitbating zijn verre van bemoedigend.

Ik durf dan ook veronderstellen dat deze produkten zeker niet als luxe-produkten moeten beschouwd worden en dat het in uw bedoeling ligt alleen de tarieven van kreeften, langoesten en oesters aan te passen.

Ik ken uw belangstelling voor de visserij en ben ervan overtuigd dat U met deze argumentatie rekening zult houden.

Tot daar dit schrijven.

Ondertussen is het een feit dat garnaal, wullok en kreeftjes niet tot de verhoogde BTW produkten zullen behoren.

De Provinciewet in verband met de nieuwbouwpremie

Hieronder laten we deze provinciewet in extenso verschijnen. De reders en/of toekomstige reders die mochten vooruitzichten hebben om in de toekomst te bouwen, raden we aan deze tekst zorgvuldig te bewaren.

Overwegende dat het noodzakelijk is de zeevisserijvloot in stand te houden en, gelet op de toenemende veroudering ervan, de nieuwbouw aan te moedigen ;

Overwegende dat het daarenboven in de huidige economische toestand aangewezen is maatregelen te nemen tot stimulering van de economische bedrijvigheid, meer bepaald de werkgelegenheid in de scheepsbouw te bevorderen ;

Gelet op artikel 85 van de Provinciewet ;

BESLUIT :

ART. 1 — Binnen de perken van de kredieten die daartoe werden goedgekeurd op de begroting van de Provincie kan de Bestendige Deputatie investeringstoelagen verlenen aan Belgische reders woonachtig in West-Vlaanderen of rederijen waarvan de bedrijfszetel gevestigd is in West-Vlaanderen, voor de nieuwbouw van zeevisserijvaartuigen die gebouwd worden in het Vlaamse gewest en in Westvlaamse havens ingeschreven worden.

ART. 2 — Het bedrag van de provincietoelage wordt vastgesteld op 10% van de investering tot nieuwbouw, doch is beperkt tot maximaal 2.500.000 fr.

ART. 3 — De provinciale toelage kan toegekend worden in drie jaarlijkse schijven waarvan de eerste schijf ten bedrage van 1 miljoen fr. kan uitbetaald worden in het jaar van de tewaterlating en de twee volgende schijven van telkens 750.000 fr. in de loop van de twee volgende jaren.

De Bestendige Deputatie kan tot vervroegde betaling beslissen zo de in de begroting ingeschreven en goedgekeurde kredieten zulks toelaten.

ART. 4 — De aanvraag moet ingediend worden uiterlijk drie maanden na de ondertekening van het contract tot nieuwbouw tussen de reder of rederij en de scheepsbouwer.

Voor de nieuwbouw waarvoor de contracten tussen de reder of de rederijen en de scheepsbouwer worden ondertekend in 1980, mogen en dit tot uiterlijk 31 december 1980, de aanvragen voor investeringstoelagen worden ingediend buiten de in het vorig lid bepaalde termijn van drie maanden.

ART. 5 — Het vaartuig waarvoor op basis van dit besluit een premie werd toegekend mag gedurende tien jaar na de ingebruikstelling niet worden vervreemd of onttrokken aan de zeevisserij noch in andere dan Westvlaamse havens ingeschreven worden.

Bij niet-naleving van één of meer van deze voorwaarden dient de ontvangen premie terugbetaald te worden.

Wordt niet als vervreemding beschouwd de inbreng in een Belgische handelsvennootschap ter zeevisserij waarin de premiegenieter tot het beëindigen van deze periode van tien jaar aandeelhouder in het maatschappelijk kapitaal blijft.

Het totaal verlies van het schip geeft geen aanleiding tot de terugbetaling van de premie.

ART. 6 — De Bestendige Deputatie, belast met de uitvoering van dit reglement, is gemachtigd alle onderrichtingen en regelen voor te schrijven die noodzakelijk mochten blijken voor het toekennen of uitbetalen van de toelagen.

Zij is eveneens bevoegd alle onderzoeken in te stellen of te laten instellen die zij nuttig of nodig acht voor het nagaan van de juistheid van de verstrekte gegevens of voor andere doeleinden.

ART. 7 — De Bestendige Deputatie doet billijkheidshalve uitspraak overal de betwistingen of gevallen die niet voorzien zijn in dit reglement.

ART. 8 — Dit reglement is van toepassing vanaf 1-1-1980.

De nieuwbouwpremie en de fabel over de terugwerkende kracht

Als men zich ergens gaat weren als een duivel in een wijwatervat, dan heeft het zeker zijn reden. We stellen nu vast dat de Rederscentrale zich achter de terugwerkende kracht stelt om uit te leggen dat het niet mogelijk is om aan diegenen die nu reeds aan het bouwen zijn, nog de provinciale nieuwbouwpremie toe te kennen, omdat deze reders hun kontrakt reeds vóór 1 januari 1980 ondertekend hebben. Een wet kan toch maar van toepassing zijn vanaf het ogenblik dat ze gestemd wordt. Dat is toch overal zo, en juist daarom heeft de Rederscentrale zich achter die wettelijkheid geschaard en dit principe aanvaard en verdedigd. Het is duidelijk dat de Rederscentrale zich veel moeite geeft om verwarring te scheppen en het voornaamste in het duister te laten. Eén ding heeft ze alvast bewezen, dat is dat ze achter de provinciewet stond en staat zoals deze nu is opgesteld. Daarmede weet men dat ze van het begin af aan, de reders die nu aan het bouwen zijn, heeft laten schieten en het blijft doen. Inderdaad betwisten wij niet, dat de wet, zoals ze nu is opgevat, niet kan teruggaan tot vóór 1-1-1980. Wij hebben ons daarvoor niet ingezet ,noch voor één of andere kwasi-onwettelijkheid. Wij hebben ons alleen maar ingezet om TE VERMIJDEN dat er van één of andere terugwerkende kracht kon sprake zijn. We hebben ons ingezet om alle reders die thans bouwen in alle wettelijkheid, en zonder dat er van terugwerkende kracht sprake is, of kon zijn, te laten genieten van de provinciale premie. Daarvoor hoefde alleen het amendement Dumarey goedgekeurd, om in plaats van de provinciale nieuwbouwpremie afhankelijk te maken van de datum van ondertekening van het kontrakt, dit heel eenvoudig afhankelijk te maken van de datum van het in de vaart brengen van het vaartuig. Trouwens dit is wat telt voor de betrokken reders, namelijk het in de vaart komen van de nieuwbouw en niet bv. de ondertekening van het bouwkontrakt, dan nog altijd geen absolute zekerheid biedt dat het vaartuig ooit in de vaart zal komen, daar die bouw, waarvan het kontrakt in 1979 zowel als in 1980 getekend werd, afhankelijk bleef van de kredieten van het NMKN, de Staatstoelage en voor sommigen de VOZ OR toelage er bij.

Wij blijven de Rederscentrale dus het verwijt maken dat ze zich nooit achter het amendement geschaard heeft, onlangs nog door schepen Dumarey, die tevens lid is van de 3de Provinciale kommissie en lid van de Provincieraad, met aandrang verdedigd. De Rederscentrale heeft nooit deze verdediging op zich genomen en heeft in feite de mensen die thans bouwen zowel in Oost- als West-Vlaanderen aan hun lot overgelaten. DIT IS EEN ONWEERLEGBAAR FEIT. In de provincieraad wees bestendige deputé Eereboudt, immers op het feit dat de mensen die het bedrijf vertegenwoordigen het met hem eens waren. Wie zijn die mensen die in de provinciale visserijcommissie namens het bedrijf zetelen ? Had men in de provinciale wet de tekst aangepast en de toekenning van de premie afhankelijk gemaakt van het in de vaart brengen van het vaartuig, dan konden al diegenen van de premie genieten, die na 1 januari 1980 in de vaart kwamen en was er geen sprake van terugwerkende kracht. Het vele speeksel en de uitgebreide literatuur die de Rederscentrale aanwendde en nog altijd aanwendt om het standpunt te verdedigen dat de provinciale premie slechts kan toegestaan worden vanaf de ondertekening van het bouwkontrakt dat wil zeggen in dit geval vanaf 1-1-1980, is literatuur om het visje trachten te verdrinken. Anders willen we wel een preciese vraag stellen, namelijk : „indien de Provincieraad het amendement goedkeurt, waarachter wij ons sinds lange tijd zetten, namelijk dat de provinciale premie wordt toegekend aan deze nieuwbouw, die na 1-1-1980 in de vaart komt, kan er dan nog voor de huidige bouwers van terugwerkende kracht gesproken worden ? Ja of neen ? 't Antwoord is duidelijk. In dit geval kan er niet meer van terugwerkende kracht, of van enige onwettelijkheid gesproken worden. Trouwens dezelfde vraag werd gesteld aan een vooraanstaand lid van de Provincieraad en deze moest toegeven, zo men deze clausule in de provincie wet opneemt er dan van geen terugwerkende kracht meer kan gesproken worden, maar dat dit een uitweg zoeken is. We geven grif toe, dat dit het zoeken van een uitweg is of was. Maar een uitweg is eveneens een weg, en wat van belang was, dat is dat er aldus geen terugwerkende kracht of onwettelijkheid meer kan mede gemoeid zijn. De Rederscentrale heeft hierin gemist en had ontegensprekelijk het amendement moeten verdedigen. Wij verwijten de Rederscentrale dat ze dit niet heeft gedaan, daar nu in alle talen over zwijgt en zich verschuilt achter een terugwerkende kracht die ze zelf heeft helpen vastleggen en verdedigt en wat nog meer is, blijft verdedigen.

— Het eerste order dat op de visserijtentoonstelling « Catch '80 » in Aberdeen in Groot-Brittannië, geplaatst werd, gebeurde slechts 10 minuten na de opening. Het ging om een motor van 600 pk. voor een 24,2 m. vaartuig. Het order is er één van een waarde van 3,4 miljoen B.fr. In de afdeling « Electronics » werden de eerste kleuren visopsporing echo-sounders verkocht.

X X X

— Volgens de inrichters van de visserijtentoonstelling «Catch 80» Ludgate-House Londen, werden zowel in de afdelingen machinestands, als in de standen « electronics » en netten en vistuig, zeer voldoening gevende orders geplaatst, hetgeen op een zeker vertrouwen zou wijzen in de toekomst vanwege het bedrijf.

— Door de voorzitter van de Schotse redersfederatie, de heer Gilbert Buchan, wordt de immer oplopende kost van de brandstof, in een land (Groot-Brittannië) die in zijn eigen bevoorrading uit de Noordzee kan voorzien, een echt schandaal genoemd. De belangen van de Britse oliemagnaten gaan inderdaad boven deze van de eigen visserij. Wat dacht de heer Buchan G. wel ?

— Volgens het Staatsblad van 3 juli, bedragen de loongrenzen voor de berekening van de bijdragen voor sociale zekerheid voor de zeelieden, voor werkloosheid 34.075 fr. en voor de ziekteverzekering en pensioenen 56.325 fr. De forfaitaire daglonen der werknemers verbonden door een aanwervingskontrakt voor de zeevisserij zijn voor bemanningsleden van de vissersvaartuigen 1.394 fr. per dagloon en voor de scheepsleerjongens 696 fr.

BRIEVENBUS

KREEFTJESVANGERS TEN DODE GEDOEMD

We waren ten zeerste onaangenaam verrast, toen we verleden week vernamen, dat de bestaande taks op schaaldieren van 6 proc. naar 25 proc. zal opgetrokken worden, uitgenomen voor de mosselen en (later ingezien) voor de grijze garnalen.

Onze heren te Brussel wisten waarschijnlijk niet dat onder de categorie «schaaldieren», ook garnaal, langoustines, wulken, kreukels en St. Jacobsschelpen horen ! Aangezien verschillende vissersverenigingen, waaronder in eerste instantie «Hand in Hand», en volksvertegenwoordiger Manu DESUTTER onmiddellijk hadden geprotesteerd, werd deze ongelukkige maatregel enigszins versoepeld en zaterdag l.l. liet men via de radio weten dat de grijze garnaal niet onder deze maatregel viel !

Denkt men werkelijk dat langoustines (kreeftjes) als luxe kan aangezien worden ten overstaan van onze bevolking ? En dan nog gezwegen over wulken, kreukels en St. Jacobsschelpen ! ! !

Wij willen niet eens aanhalen dat door de opdrijving van die taks, men met de toekomst speelt van de langoustinevangers, welke het nu reeds zo moeilijk hebben om het hoofd boven water te houden. Te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort zijn dit nagenoeg een 50-tal bemanningen die daardoor ten koste van de regering zouden vallen. Is zulks verantwoord voor de regering Martens II ?

Men maakt insgelijks uitzondering voor de mosselen, die nota bene toch maar ingevoerd worden uit Nederland, Frankrijk of Duitsland.

Wat de grote kreeften betreft, zouden we daar ook nog kunnen op wijzen dat er een groot verschil in prijs is tussen de Noorse en de Canadese kreeft. Deze laatsten kosten rond Kerst en Nieuwjaarsdag slechts de helft (en soms nog minder) van de prijs van de eerstgenoemde soort.

Hopelijk zal Minister Lavens dit inzien en wordt de taks van 6 proc. behouden, ten voordele van onze eigen kleinvisserij, onze eigen bevolking, onze toeristen en onze werknemers uit die «branche» !

Groshart Oscar

(Nota v.d. red.) Wij verwijzen naar ons artikel dienaangaande.

B.

AAN WIE VISSERIJZONES ? OF... DEENS-NOORS CONFLICT

In een onzer vorige nummers hebben we reeds gewezen op konflikten welke hun ontstaan vinden in de bepaling van het recht wie deze of gene visserij zone thans tot 200 zeemijl uitgebreid, mag opeisen.

Gevolg is het Deens, IJslands, Groenlands en Noors konflikt al naar gelang de zone en vooral de visserijbelangen welke er mee gepaard gaan. Vorige week heeft het dagblad «De Lloyd» het nu gehad over een Deens - Noors konflikt dat hieromtrent sedert enkele tijd bestaat.

De medewerker Roger P. van dit blad schrijft in het nummer van woensdag 25 juni hieromtrent het volgende.

Per 1 juni ll. is rondom Groenland de visserijzone van de 200 zeemijl in voege getreden. Reeds in 1977 was de visserijzone van Groenland op 200 zeemijl gebracht. maar men was toen overeengekomen de 75e breedtegraad op de westkust en de 67e breedtegraad op de oostkust niet te overschrijden. Deze eerste maatregelen overlapten toen nog niet de zones die Noorwegen en IJsland voor zich opeisen. Snids 1 juni is dit echter net meer het geval.

Het is inderdaad zo dat de uitbreiding van deze maatregelen naar een hogere breedtegraad dan 67 noord aan de Atlantische zijde van Groenland aanleiding geeft tot een nieuw conflict met Noorwegen, daar de zone die aldus wordt geschapen overlapt met de visserijzone die Noorwegen claimt rond het Noorse eiland Jan Mayen.

Deze nieuw gerezen twist gaat ook de IJslnders aan, zij het in mindere mate.

Groenland werd als Deense kolonie integraal deel van het Deense Koninkrijk in 195, en hoewel Groenland naar een zekere vorm van autonomie naar Farö-er model streeft blijft het tot nader bericht ook integraal Deens bezit. Wij Europeanen mogen hiervan het belang niet onderschatten want de visserijzones rond Groenland zijn door deze toestand ook EEG-wateren.

HET NOORSE DEEL VAN HET CONFLICT

In een recent artikel hebben wij toegelicht hoe Jan Mayen als een van de Noorse kroon afhankelijk eiland aanleiding was tot een tiwstpunt tussen Noorwegen en IJsland. Dit meningsverschil werd onlangs bijgelegd en men vond een minnelijke schikking die zonder twijfel voordeel bracht aan IJsland.

Op het eerste zicht zal het conflict tussen Noorwegen (Jan Mayen) en Denemarken (Groenland) niet zo eenvoudig opgelost kunnen worden. Zoals recent is gebleken beslaat de zone waarover getwist wordt ca. 80.000 km2, wat het dubbel is van onze eerste schatting.

Waarover gaat het nu feitelijk? De geografische afstand tussen het Noorse eiland Jan Mayen en de Groenlandse kust is kleiner dan 400 zeemijl (zoals ook de afstand tussen IJsland en Groenland). Dit brengt de materiële onmogelijkheid met zich mede van twee zones van 200 zeemijl naast elkaar te leggen. De «geburen» zijn dan verplicht de materiële afstand tussen hen te verdelen en hun beschermende zone op hun helft van die afstand terug te brengen. Tot zover is er geen vuiltje aan de lucht, ware het niet dat lang niet iedereen akkoord gaat over het statuut van «eiland» van Jan Mayen, vooral dan de Denen niet. Jan Mayen bezit inderdaad geen autochtone bevolking en heeft ook het statuut van economische entiteit niet. Volgens Kopenhagen (en dit was ook de IJslandse thesis tot voor kort) resulteert naar de letter van het internationaal zeerecht hieruit dat dit eiland geen aanspraak kan maken op de 200 mijlszone. Denemarken aanvaardt dan ook de verdeling van de afstand Groenland — Jan Mayen op basis van een 50—50 verhouding niet. Noorwegen van zijn kant beweert dat het eiland bewoond is omdat er een permanent weerkundig station met 30 Noorse meteorologen op staat. Bovendien kan het eiland in de naaste toekomst zeer goed een economische entiteit gaan vormen mocht men er petroleum ontdekken, wat volgens de deskundigen ver van onwaarschijnlijk is.

Denemarken voelt zich gesteund door het IJslandse precedent en is vast van plan om zijn rechten met de grootste vastberadenheid te verdedigen. IJsland heeft immers verkregen dat de IJslandse soevereiniteit over de 200 mijlszone rond IJsland niet in het gedrang kan worden gebracht, hierbij aan elk principe van gelijke afstand voorbijgaande en voorbehoud makend voor bepaalde visserijrechten die in tijd en kwantum beperkt zijn. Aan de andere zijde voelen de Noren zich sterk door de erkenning de facto van het statuut van eiland van Jan Mayen door de IJslanders. In het licht van de Noorse bedoeling om rond deze rots een zone van 200 mijl te scheppen is dit van groot belang.

De situatie t.o.v. Denemarken is voor de Noren echter gans verschillend .Er zich terdege van bewust dat ze door de IJslanders feitelijk in de luren werden gelegd wensen de Noren t.o.v. Denemarken zeker niet zo toegevend te zijn .De inzet is hier bovendien veel belangrijker omdat wij niet mogen uit het oog verliezen dat Denemarken lid van de EEG is en dat ze dus in dit conflict in feite gans de EEG vertegenwoordigt daar de problemen rond de zeevisserij onder de bevoegdheid van de EEG vallen, en niet onder deze van de lidstaten afzonderlijk. De «entente cordiale» tussen Noorwegen en Denemarken is ver van verwezenlijkt.

Omdat alle IJslanders, Noren en Denen min of meer «familie» van elkaar zijn kunnen wij echter veronderstellen dat zij uiteindelijk akkoord zullen gaan zonder dat daarvoor kannoneerboten de netten van de «vijandelijke» vissers zullen hoeven door te snijden. Wat wij echter nog niet weten is welke oplossing er uit de bus zal komen.

HET IJSLANDSE DEEL VAN HET CONFLICT

Indien Denemarken tot nu toe de 200 mijlszone rond de Groenlandse kusten in voege had gesteld met als grens 67 Noorderbreedte, dan was dit op de eerste plaats om een overlapping met de zone rond IJsland te voorkomen. Deze IJslandse zone wordt echter berekend met als vertrekbasis het eilandje Kolbeinsey. Volgens de Denen kan dit eiland echter niet als berekeningsbasis worden genomen om een dubbele reden : ten eerste is het onbewoond en ten tweede wordt het elke maand overspoeld door het springtij.

Voor zover men reeds juridisch kan spreken over een probleem dat nog voorwerp dient uit te maken van een appart hoofdstuk in de Internationale Conventie over Zeerecht waarvan het in voege treden slechts werd voorzien voor 1980, kan juridisch gezien het eilandje Kolbeinsey niet als berekeningsbasis gelden om een 200-mijlszone vast te leggen.

Voor Groenland — en dus Denemarken — kan dit een zeer belangrijk verschil uitmaken uitgedrukt in km2.

Maar ook de Europese vissers houden en oogje in het zeil...

Totdaar dit artikel welke er op wijst van welk groot belang deze kwestie is en welke moeilijkheden er zich nog zullen kunnen voordoen.

HOLLANDSE VISCONTINGENTEN, O.A. GOLF VAN BISKAJE, UITGEPUT

De visserij op de tong in de Golf van Biskaje is verboden. Minister ir. Braks (landbouw en visserij) heeft hiertoe besloten aangezien op grond van de hem ter beschikking gestelde gegevens, de daar aan Nederland voorlopig toegewezen 74 ton zijn opgevist.

Op dezelfde gronden heeft de bewindsman per gelijke datum de visserij verboden op wijting in de Ierse Zee, ten westen en ten zuiden van Ierland, Porcupinebank, Engels Kanaal, Bristol Kanaal, alsmede die op schartong ten westen van Schotland, Rockall, Ierse Zee, ten westen en ten zuiden van Ierland, Porcupinebank, Engels Kanaal, Bristol Kanaal en in de Golf van Biskaje. De daar aan Nederland toegewezen hoeveelheden bedragen 132 ton, resp. 2 ton.

Waarom geen kwaliteitsaanduiding op de visbennen ?

Men schrijft ons :

Er zou heel wat heibel kunnen vermeden worden in verband met de keuring van de vis en het eventueel goed- en/of afkeuren, indien men zoals vroeger op de bennen de kwalifikatie „extra", „A" of „B" zou aanbrengen. In aansluiting met wat voor twee weken gebeurde met de naderhand afgekeurde 200 bennen kleine gullen van het span O.135/O.275, kregen deze reders nu nog slechts de pescatorprijs. Had men bv de aanduiding „B" op deze vis gebracht, dan zouden de kopers bepaald geweten hebben, dat er vis in de bennen zat op het randje van goed voor menselijk verbruik. Wellicht zouden ze dan deze partij niet gekocht hebben, maar de reder zou dan minstens de opvangprijs gekregen hebben zo niemand de partij „B" wenste aan te koben. In elk geval zouden de kopers dan ook, door de aanduiding „B" verwittigd geweest zijn en konden zij naderhand nog moeilijk bezwaar gaan aantekenen.

Dat er nog heel wat goede vis, die een kwalifikatie „A" verdiende in deze nagenoeg 200 bennen aanwezig was, kon men afleiden uit het feit, dat de terug bijgeroepen keurder het voorstel deed om de vis terug uit te zoeken. Gezien om half-tien de rapers en sorteerders natuurlijk reeds lang naar huis zijn, had het in feite geen zin meer om de reders voor deze keus te stellen.

Ware het inderdaad om enkele bennen gegaan, dan kon men dit desnoods zelf aanpakken. Voor 198 bennen was dit natuurlijk onbegonnen werk. We weten wel dat het geen aangename karwei is om ergens op bepaalde vis de kwalifikatie „B" te plakken, maar men deed dit vroeger wel. Naar het schijnt doet de keurder dit niet, omdat zijn taak alleen bestaat uit het goed- en/of afkeuren van de vis voor menselijk verbruik. Of de Rederscentrale, die nu nog alleen de aanduiding van de grootte van de vis op de ben plakt, gemachtigd is om ook de kwalifaktie „A" en/of „B" op de bennen te plakken, zoals de stad dit vroeger wel deed, is ten zeerste twijfelachtig. Het is anderzijds geen direkte tussenkomst in goed- en/of afkeuren, het is alleen een nadere aanduiding, want ook de „B"kwaliteit is goed voor menselijk verbruik.

Indien de aanduiding „extra", „A", en/of „B" van de keurder afhangt, hetgeen wij veronderstellen, dan menen wij toch, dat men dit best terug in voege zou brengen. Nu is inderdaad de afstand tussen het goed en afkeuren zeer groot, terwijl in goedgekeurde vis er toch ook een speling zit in de kwaliteit. De specifikatie in de kwaliteitsgraad zou het in ieder geval gemakkelijker maken, zowel voor de keurder, de reder als de koper. Het zou zeker minder aanleiding geven tot naderhandse diskussies hetgeen toch ook al zijn waarde heeft.

Een vishandelaar.

Nota der Red.

De vishandelaars die vis kopen zijn toch mensen die hun beroep even goed kennen als een keurder en zouden vooraleer ze vis kopen, dat moeten zien, tenzij alleen onderaan de ben niet eetbare vis aanwezig is.

Er wordt door de visafslag toch ook hier en daar een ben uitgegoten, wat hen toch ook toelaat de kwaliteit te kennen. Zij die na twee à drie uur een herkeuring vragen, hebben andere doeleinden, welke met de marktprijs in vreemde landen verband houdt en de keurder had zich daaraan niet hoeven te laten vangen nadat hij twee uur voorheen ze zelf goedgekeurd had. Wij verwijzen naar ons ander artikel dienaangaande

---

— In het begin van de maand mei bereikte de uitvoer van gezouten vis in IJsland reeds 40 duizend ton. De gemiddelde prijs in 1980 verhoogde met zowat 20 % en is zelfs het dubbele van de prijs voor gezouten vis van het jaar 1978.

IS HARINGSTAND IN NOORDZEE „SNEL HERSTELD"

De Hollandse Visserijminister, Braks, zal onverminderd blijven ijveren voor het toestaan van haringvangst op de Noordzee door Nederlandse vissers.

Hij gelooft zelfs dat visserijbiologen volgend jaar geen argumenten meer zullen hebben om tegen die haringvangst te adviseren.

In een vergadering van de Tweede Kamercommissie voor de visserij zei Braks vorige week woensdag onder de indruk te zijn van het snelle herstel van de haringstand in de Noordzee, die nu al weer 400 duizend ton bedraagt. „Ik ben ervan overtuigd dat deze situatie niet nog eens drie tot vier jaar voortduurt. Er is dan ook reden om het absolute verbod af te schaffen".

De commissie liet Braks overigens weten zeer sceptisch te staan tegenover de invoering van de veilplicht voor Nederlandse vissers. Men vreest dat Nederland wat de scherpe controle op de naleving van de vangstquota betreft een uitzondering in Europa zal worden. Daarom zal van een veilplicht geen sprake kunnen zijn als niet ook de andere visserijlanden een soort veilplicht invoeren.

Minister Braks zei echter toch vast te willen houden aan zijn voornemen de veilplicht in te voeren. Vooralsnog krijgt hij daarbij van de Kamer het voordeel van de twijfel.

Wij wachten echter af, daar we zeer sceptisch staan tegenover de bewoordingen van de Hollandse minister, die geen bioloog is en hier waarschijnlijk voortvarend is met de bedoeling de Hollandse haringvissers moed in te blazen.

Weetjes...

— Het Ierse ministerie van Zeewezen heeft het Franse type van polyester-vissersvaartuig erkend, dat als proto-type een bezoek bracht aan verscheidene Ierse havens. Men verwacht dan ook op de betrokken Franse werven binnenkort Ierse bestellingen ter zake. Eigenaardig is toch wel, dat de Belgische kustvisserij zo weinig belangstelling vertoont voor de polyester.

X X X

— Deze zomer zullen 4 landen een onderzoek verrichten naar de haringdichtheid in de Shetlands en de Orkaden. Het gaat hier om Schotland, Frankrijk, Nederland en Noorwegen. De dichtheid van de haringscholen zal men bepalen met de echo-sounder. Wanneer een grote koncentratie van haring zal vastgesteld worden in een bepaald gebied ,zal men deze dan met verdere middelen juister trachten te bepalen.

X X X

— Door de regio Bretagne werd aan de akwakultuur een toelage verleend van 1,25 miljoen B.fr. De Handelskamer van Morbihan heeft hier nog bijna 400 duizend fr. aan toegevoegd.

X X X

— Te Port-en-Bessin in Frankrijk, hebben de vissers van verscheidene kustvaartuigen nog niet eens 1.500 B.fr. in de week getrokken, vanwege de hoge uitbatingskosten waarin zij moeten tussen komen en vanwege de lage prijzen, die zij voor hun vangst in de markt kregen.

X X X

— Over de eerste vijf maanden van 1980 heeft de IJslandse conservenindustrie hun uitvoeringskontrakten naar de Verenigde Staten tot 90 miljoen Bfr. verdubbeld. Het gaat hier in het bijzonder om Kipper-snacks en licht gerookte haringfilets. De Verenigde Staten zijn anderzijds altijd een moeilijke markt geweest voor de IJslandse conservennijverheid.

X X X

— Begin juni is een IJslandse treiler van 200 Brt naar de Kaap-Verde eilanden vertrokken waar het ongeveer 18 maanden zal verblijven in het kader van een visserijprojekt om de vroegere Portugese kolonie te helpen in de ontwikkeling van hun visserij. De arme ekonomie van de Kaap-Verde eilanden zou een ontwikkeling van de visserij best kunnen gebruiken.

X X X

— IJslandse treilers hebben in de loop van het voorgaand jaar 23 duizend ton vis in de Britse visafslagen gezet, hetgeen ongeveer 7 % betekent van de totale demersale (bodem) IJslandse vis. Dit gebeurde hoofdzakelijk in Grimsby en verder ook te Fleetwood en Hull. De prijzen die de IJslandse reders op de Britse visafslagen bekomen liggen hoger dan deze in IJsland zelf bekomen, zodat voor 1980 een nog groter IJslandse aanvoer te verwachten is, niettegenstaande de eigen IJslandse verwerkende industrie bezwaren heeft laten kennen tegen de mindere mogelijkheden van bevoorrading op de eigen markten.

X X X

— Men heeft op de kust van de Westland-eilanden in de maand mei een windkracht opgetekend van 100 mijl per uur, hetgeen overeenkomt met windkracht 16. De Westman-eilanden ten zuiden van IJsland, zijn bekend om bij ogenblikken uitzonderlijke zware stormwind.

X X X

— Indien Denemarken overgaat tot proklamatie van de 200 mijlszone uit de kusten van Groenland, dan zal IJsland er zowat 9.400 km2 ekonomische zone bij inschieten, namelijk een lange streep zeegebied van geen te grote diepte die door de middenlijn tussen beide landen wordt gescheiden.

X X X

— Mocht het ooit komen tot een uitbreiding van het visserijverbod van 6 tot 12 mijl uit de Engelse kust, dan zou voor de Bretoense visserij, 35 % van de visserij op de St-Jacobsschelpen verloren gaan. De voornaamste visserijgronden voor deze schelpen zijn inderdaad onder de Britse kust gelegen.

X X X

— De visserij op de St.-Jacobsschelpen voor de Franse kust verboden zijnde vanaf 15 mei tot 1 oktober, hebben Britse producenten aan de Franse afnemers en verwerkende industrie voorgesteld voor verdere bevoorrading te zorgen. Voor de Britse kust mag inderdaad het ganse jaar door gevist worden op de St-Jacobsschelp.

X X X

— Spanje heeft een overeenkomst ondertekend met de Verenigde Staten waarbij de verre visserij van Spanje toegelaten wordt in het noordelijk deel van de Stille Oceaan te vissen, waar hen een kwotum van 13 duizend ton kabeljauw toegekend wordt. Dit zou voor de eerste keer zijn, dat Spaanse treilers in de Noord-Pacifiek zouden gaan vissen. Wel hadden de Spanjaarden een traditionele visserij in de Noord-Atlantiek vóór de kusten van de Verenigde Staten.

X X X

— Men weet nog altijd niet tot hoever men dit jaar in IJsland zal gaan met de kabeljauwvangst. De biologen houden het bij 300 ton, hetgeen na enkele jaren mogelijk zou maken de biomassa van de volwassen kuitschietende kabeljauw tot 500 duizend ton per jaar op te voeren in plaats van de thans 300 duizend ton. Het bedrijf houdt het echter bij 400 duizend ton en in regeringsmiddens neigt men naar een compromis van 350 duizend ton. Zelfs bij dit laatste cijfer zal nog dit jaar de kabeljauwvangst een bepaalde periode moeten stil gelegd worden.

DE HOLLANDSE KOTTERVISSERIJ, FINANCIELE POSITIE EN INVESTERINGEN

Het Landbouw-Economisch Instituut heeft een rapport uitgebracht onder de titel „Financiële positie van en investeringen in de kottervisserij".

RENTABILITEIT

Uit dit rapport blijkt dat in 1974 de rentabiliteit in de kottervisserij een dieptepunt bereikte met 0,5% (10,6 % in 1973) ; daarna steeg dit percentage tot 5,4 in 1977 en verder tot naar schatting 12,1% in 1978. Deze gunstige ontwikkeling in de winstgevendheid was het gevolg van grotere vangsten en stijgende opbrengstprijzen en ook van de door de overheid in 1975 en 1976 getroffen saneringsmaatregelen.

SOLVABILITEIT

Mede als gevolg van deze gunstige rentabiliteitsontwikkeling nam het aandeel van het eigen vermogen toe : aan het eind van 1973 maakte het eigen vermogen 52,3% uit van het balanstotaal van de kottervisserij als geheel. Dit percentage (de solvabiliteit) was per ultimo 1977 gestegen tot 62,4, terwijl voor 1978 een solvabiliteit wordt geraamd van 68%. Het herwaarderen van de kotters wegens stijging van de nieuwbouwprijzen en de vermindering van het vreemd vermogen als gevolg van aflossingen, droegen eveneens bij tot de genoemde verbetering van de solvabiliteit.

Het vreemd vermogen op lange termijn bedroeg per ultimo 1977 voor de kottervisserij als geheel f124,3 mln, tegenover een top van f238,8 mln aan het eind van 1974. In 1976 en 1977 werd in ruime mate op het vreemd vermogen afgelost : 83% van het totaalaantal bedrijven loste versneld af of in een normaal tempo. Een (te) langzaam aflossingstempo werd voor 1976 en 1977 geconstateerd bij respectievelijk 21 en 17% van het aantal bedrijven.

Aan het eind van 1977 waren er geen opmerkelijk grote verschillen in solvabiliteit tussen bedrijven met één schip en bedrijven met meerdere schepen en evenmin tussen de diverse p.k.-klassen ; de solvabiliteit liep uiteen van gem. 53,1% bij de kleine rederijen, tot 74,9 voor de bedrijven in de p.k.-klasse 301-600 (één schip). Ultimo 1978 liep naar schatting de solvabiliteit uiteen van 55 tot 82%

INVESTERINGEN

In het rapport is onderzocht in hoeverre de ontwikkeling van de bedrijven die in een nieuw of tweedehands schip investeerden afweek **van de bedrijven die de exploitatie** van hetzelfde schip hebben voortgezet. Hiervoor werd de balansontwikkeling en een aantal kengetallen over de periode 1972 tot en met 1977 geanalyseerd.

Uit de vergelijking van de drie groepen komen de „investeerders in een nieuw schip" als de sterk expansieve bedrijven naar voren. Deze bedrijven exploiteerden slechts gedurende een betrekkelijk korte tijd hetzelfde schip, om het daarna te vervangen door een nieuwe grotere kotter. Deze groep bedrijven heeft echter (gemiddeld gezien) haar per ultimo 1972 bestaande voorsprong in rentabiliteit verloren. Ook het gemiddelde ondernemersinkomen per firmant daalde in deze groep veel sterker — nl. van f127.900 in 1972 tot f72.600 in 1977 — dan bij de niet-investeerders (van f50.800 in 1972 tot f49.900 in 1977).

In het verleden zijn in de kottervisserij investeringsgolven opgetreden met tussenpozen van 5 à 6 jaar. Uit de huidige investeringsaktiviteiten (65 kotters in aanbouw of reeds in de vart gekomen) kan afgeleid worden dat deze investeringscyclus **wordt voorgezet. Dit** grote aantal nieuwbouwopdrachten dat voortvloeit uit de goede bedrijfsuitkomsten in de jaren 1978 en 1979, geeft reden tot zorg, gezien :

— De voortgaande stijging van de gasolieprijs
— De onzekerheden met betrekking tot het toekomstig EEG-visserijbeleid
— De overschrijding van het optimale motorvermogen, die bij vele van de nieuwste kotters het geval lijkt te zijn
— De sterke uitbreiding van de totale motorcapaciteit waardoor een ernstige onevenwichtigheid kan ontstaan tussen vangstcapaciteit en vangstmogelijkheden.

ZEER LAGE KABELJAUW- EN GULPRIJZEN TE GRIMSBY

De zeer lage prijzen voor kabeljauw en gul die de Britse reders de laatste week te Grimsby kregen, is van aard om het ongenoegen van de betrokken sektor tegen de vloed van ingevoerde vis uit de lidstaten en uit derde landen, nog aan te scherpen. In de laatste **week van juni kregen de ankerseiners**, de «Carmaran», de «Gitte Lisa», de «Brocklesby» en de «Harold John», respektievelijk voor de aanvoer van 144 kits, 122 kist, 121 kits en 99 kits, gemiddelde prijzen in onze bennen omgerekend van 1200 tot 1400 fr de ben.

Het resultaat van het span «Laurids Skomager» en «Anna Michelle» was nog heel wat slechter. Deze schepen kregen samen slechts 7.058 pond voor 474 kits, of anders uitgedrukt, zowat 470.000 Bfr. voor bijna 600 van onze bennen. Dit geeft een gemiddelde prijs per ben van nog niet eens 800 Bfr. Volgens de betrokken reders die terug kwamen van een 16-daagse reis, is dit een besomming om bij te wenen. Volgens ons is dit waarschijnlijk niet voldoende om de brandstofrekening voor beide vaartuigen te betalen

Is het dan verwonderlijk dat de reders hun geduld beginnen te verliezen en tenslotte misschien ook de reden van deze lage prijzen en besommingen gaan zoeken, zonder onderscheid ook, bij de visserij van de lidstaten van de E.E.G. en ook in een gebrek aan het voorbehouden voor de eigen visserij van een exclusieve zone, minstens twaalf mijl uit de kust ?

De grote treilers waaronder de zes vaartuigen van de rederij «B. U.T.», treilers van 39 meter, brachten elk over de 1000 kits op de markt. De beste besomming ging hierbij naar de «Ross Lyncx» die een bruto-besomming verwezenlijkte van 2,4 miljoen Bfr. voor 1350 kits of zowat 1.700 van onze bennen. Dit gaf een gemiddelde prijs van toch nog 1.400 Bfr. de ben van 50 kg.

Gaven de prijzen op de Oostendse afslag in de laatste week van juni nog voldoening, dan liepen zij ook snel terug op maandag 30 juni waarvan de O.81 ook gedeeltelijk het gelag hielp betalen. Dit valt echter samen met de start van de vakanties en dit zit er ook wel voor een groot deel tussen.

BIJ MOSSEL- EN OESTERHANDEL JAN PRINS TE YERSEKE

Heden vrijdag houdt dit belangrijk mossel- en oesterbedrijf, naar aanleiding van de opening van het nieuw mosselseizoen volgende week, een open deur dag, welke plaats heeft van 11 tot 20 uur in gans nieuwe instellingen.

De firma Jan Prins «Zeeuwse Banier» en Jac. Dingemanse Mosselhandel, zijn voor die handel gefusioneerd en hopen door een nieuwe bewerkingsmethode nog een beter produkt te kunnen geven dan voorheen. We hopen hieromtrent in ons volgend nummer te kunnen terugkomen.

Vanaf zaterdag 28 juni mogen mosselkwekers hun mosselen weer aan de handel leveren. Van maandg 14 juli af, mag de handel gaan afleveren en exporteren. De kwaliteitseisen zijn weinig veranderd. Een partij van 100 kg mosselen moet minstens 16 kg mosselvlees bevatten en de te leveren kwalitiet moet minstens 40 proc. schelpen bevatten met een grootte van 5,5 cm.

De verkoop geschiedt uitsluitend via inschrijving aan de veiling van Yerseke met een bodemprijs van f 20 per mosselton (100 kg). Voor het Mosselfonds wordt van de kweker f 5 per ton afgehouden, terwijl f 0,50 per ton wordt ingehouden voor het propagandafonds.

Het staat wel vast, dat direct na opening van het seizoen, mosselen zullen kunnen worden geleverd. Uit de binnengekomen monsters blijkt dat op de Oosterschelde diverse kwekers over leverbare mosselen beschikken. Er is daar ook veel groei. De eerste weken zal dus wel aan de vraag kunnen worden voldaan, maar daarna dreigt, zo vreest men, een groot tekort aan mosselen.

Immers, de Waddenzee, de voornaamste leverancier van mosselen, wanneer het seizoen op gang komt, laat het dit jaar afweten. De voorraden zijn daar op de percelen zeer beperkt. Verwacht mag worden dat de schaarste evenals vorig **jaar de prijs sterk zal beinvloeden.**

De voorraden langs de Franse kust zijn minder groot dan vorig jaar en op het Duiste Wad schijnt, evenals in ons land, de oogst aan consumptiemosselen tegen te vallen.

Reeds vanaf de eerste dag van de levering wordt het Mosselfonds opengesteld om niet-verkochte partijen in te nemen. Vorige jaren gebeurde dit pas enkele weken of maanden nadat het seizoen was geopend.

— In de West-Duitse « Neue Revue » heeft men het over het zinloze van het aan de markt onttrekken van, in februari alleen reeds van 250 ton roodbaars (rode bonen) die vernietigd werden om de prijs hoog te houden. Deze uitgave noemt dit de reinste waanzin. Het vernietigen hiervan wordt bekostigd door de E.E.G. waarin alle belastingbetalers van de E.E.G. betalen. De betrokken Revue zou echter liefst eerst haar licht opsteken naar werkelijke zin en inhoud van de opvang of het ontrekken **van partijen vis aan de** markt. Mocht dit niet gebeuren, dan zouden de kopers, bij grote aanvoer, de prijs van de vis belachelijk laag laten komen. Het is dus een noodzakelijkheid. Dat er met de opgevangen vis iets anders kan gedaan worden zonder te schaden aan de markt, is ook waar.

IN NEDERLAND VRAAGT MEN OM EEN STAATSSEKRETARIS VOOR DE VISSERIJ

De h. Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond verzocht de minister van Landbouw en Voeding. de h. Brakx, om de aanduiding van een Staatssekretaris voor de Visserij. Deze beleids**optie stelde hij ter gelegenheid** van de algemene vergadering van de Nederlandse Vissersbond te Alkmaar gehouden. Volgens de Nederlandse visserijmiddens worden de problemen van de visserij zo kompleks en zijn tevens zo onderhevig aan allerlei reglementering en wetgeving die door de E.E.G. en tevens nationaal genomen worden, dat het absoluut nuttig en zelfs noodzakelijk zou zijn dat de Nederlandse visserij over een eigen staatssekretaris zou kunnen beschikken die de problemen beter zou aankunnen omdat hij in zijn beleid slechts één bepaalde sektor zou te verdedigen hebben. Het is begrijpelijk wanneer men niet terzelfdertijd gekonfronteerd wordt met problemen die de landbouw en voeding aangaan, men meer gewicht kan leggen op een bepaalde sektor en zich hieraan volledig kan geven. Voor Nederland is dit misschien mogelijk omdat de visserij toch heel wat meer armslag heeft en meer uitgebreid dan in België bv. Nochtans zien wij het nog niet zo onmiddellijk zitten omdat het belang van de visserij in Nederland, nationaal gezien, toch nog niet zo bijzonder groot is. Toch in elk geval heel wat minder dan in Groot-Brittannië en Frankrijk die zelf nog niet eens over een afzonderlijk departement beschikken. We menen dat de verzuchtingen van de h. Hoekstra nog niet in de onmiddellijke toekomst zullen ingewilligd worden en bij dromen zullen blijven, zoals ten andere bij ons, **waar de visserij in allerlei ministeries versnipperd is.**

DE HUIDIGE VISKEURING

Beantwoordt zij aan normale normen ?

Dat er over de huidige viskeuring allerlei gezegden zijn, vooral in nadelige zin ,is een feit.

Vanwege een reder ,die op de gullenvisserij vist en die de laatste twee weken meegemaakt heeft, dat zowel de Z.209, de Z.62 en de O.135/O.275 grote schade hebben geleden, ontvingen we volgend schrijven.

Mijnheer,

We hebben in uw blad van 20 juni omtrent de keurdersgrillen gelezen en ook vastgesteld hoe onbeholpen de reders in kwestie door de Rederscentrale gediend werden.

Graag vernemen we nu eens werkelijk, wat er ons te doen staat, wanneer een keurder rond 6 à 7 uur vis goedkeurt om, nadat ze reeds twee a drie uur verkocht is, diezelfde keurder op verzoek van de koper, ze in hun pakhuis of in de mijn waar hij ze laten staan heeft, te zien afkeuren.

ANTWOORD :

Wanneer nadat uw vis goedgekeurd is en een koper achteraf, dus twee of meer uur later de vis wil doen herkeuren, is het uw plicht de bediende der producentenorganisatie, dus hier de Rederscentrale, onmiddellijk in te lichten die voor U in feite uw belangen zou moeten verdedigen, vermits gij er lid van zijt en dit een zaak is van algemeen redersbelang.

Is hij daar niet of trekt hij zich het zaakje niet aan, dan staat het u eenvoudig vrij te weigeren de vis welke dan door dezelfde keurder wordt afgekeurd, nog als de uwe te aanzien, gezien de Rijkskeurder ze goedkeurde, ze verkocht werd en hij twee of meer uur nadien het recht niet meer heeft op zijn beslissing terug te komen. Gij moet die handelaar dus een faktuur doen zenden met de prijs er aanvankelijk voor gegeven en zo hij weigert te betalen, dan moet deze voor de koophandelsrechtbank gedagvaard worden.

Het is onlogisch en onaanvaardbaar vis te 6 à 7 uur goedgekeurd door dezelfde rijkskeurder twee uur later te zien afkeuren.

Om wettelijk te kunnen verkopen moet de vis die U als reder aanbiedt goedgekeurd worden voor menselijk verbruik door de veearts-keurder.

Volgens het K.B. dat de wetgeving op de keuring regelt, is tegen, door de veearts goedgekeurde vis, geen beroep mogelijk of voorzien.

Dit is slechts mogelijk door de reder wanneer vis afgekeurd wordt. Uw vis voldeed dus aan de wettelijke voorzieningen om verkocht te kunnen worden en de wet voorziet niet dat men hier naderhand, ter uwer nadeel mag op terugkomen. Wanneer de koper, die trouwens de vis zelf heeft kunnen nazien, van oordeel is dat deze vis niet mocht verkocht worden voor menselijk verbruik, dan moet hij zich tegen de keurder keren die deze heeft goedgekeurd. De reder zelf is vanaf het ogenblik van de goedkeuring totaal buiten de zaak.

De koper kon zich niet, noch mocht zich niet meer tegen de reder keren.

Wij herhalen dus dat U een faktuur moet laten aanbieden, hetzij via uw verkooporganisme, hetzij door eigen bemiddeling, aan de betrokken kopers voor de naderhand afgekeurde vis. Het staat de koper dan vrij zich te verhalen op de betrokken keurder en zijn orde, omdat hij zich bedrogen en benadeeld voelt door een zogezegde verkeerde of bedrieglijke goedkeuring door de veearts-keurder in wiens eerste beslissing hij vertrouwen had gesteld, vooral omdat de bennen vis gemerkt waren met een etiket « goed voor menselijk verbruik ».

De verantwoordelijken van de Rederscentrale moeten dat ook weten en moesten de reders in kwestie, in die zin inlichten of voor hen optreden.

U moogt dus die handelaar rechtstreeks een faktuur zenden en zo hij niet betaalt, hem betrekken zo dit zich met U voordoet.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

"Neptunus" moest wachten...



Koning «NEPTUNUS», eens de onbetwistbare heerser over alle zeeën — beleeft tegenwoordig ook maar barre tijden .In zijn rijk regent het thans kernafval en de moedige legendarische figuur van weleer moet nu als gelijk welke aardse sterveling wachten op «groen licht» vooraleer eens kopje boven water te steken..... Er steekt wel heel wat symboliek in deze tekening..... **(Wiliam)**

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

INTERUNIVERSITAIRE KURSUSSEN OMTRENT DE VISSERIJ OP HET RIJKSSTATION VOOR ZEEVISSERIJ

In het kader van het algemeen pro gramma van de interuniversitaire derde cyclus « marine ecologie » hadden op het Rijksstation voor Zeevisserij van 16 tot 20 juni de visserijkursussen plaats.

Deze kursussen worden gevolgd door licentiaten in de wetenschappen, apothekers, doctors in de geneeskunde en de veeartsenijkunde, burgerlijke en landbouwkundige ingenieurs.

Dr. P. HOVART, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij, belichtte de betekenis en ontwikkeling van de zeevisserij, op internationaal en nationaal vlak. Verder behandelde hij de in België gebruikelijke visserijtechnieken. Tenslotte ontleedde hij de doelstellingen van het visserijbeheer, de verschillende beheersmaatregelen en de organen belast met het beheer van de zee.

Dr. ir. R. DE CLERCK, assistent, liet zich in met de studie van de populatiedynamica. De opbouw, de uitwerking en de toepassingen van de wiskundige modellen inzake stockramingen werden zowel theoretisch als praktisch weergegeven.

Dr. F. REDANT, assistent, gaf een uiteenzetting over de samenstelling, het ekonomisch belang, de exploitatietechnieken en de wetenschappelijke exploratie en de bodemfauna en over de populatiedynamiek en de ekologische modellen van garnaal.

Teneinde de gedoceerde stof aan de praktijk te kunnen toetsen, werd aan de kursisten de mogelijkheid geboden om aan boord van de « Hinders » kennis te maken met de visserijtechnieken en de bemonsteringsmethoden van het biologisch werk. Experimentele visserijen werden uitgevoerd op enkele « stations » in de kustwateren.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Komt er ooit iets terecht van oeververbinding met Engeland ?

TUNNEL OF HANGBRUG ?

Nadat het een wijl stil is geweest rond deze fantastische verwezenlijking tussen Engeland en Calais, gaan de gedachten nu niet meer zozeer naar de tunnel, maar naar de voor de trafiek gevaarlijke hangbrug.

Wij zeggen gevaarlijk omdat hier niet alleen hoeft rekening gehouden met de mist, welke vooral dit gedeelte van de Noordzee kenmerkt, maar met de ontzaglijke trafiek in beide richting naar de voornaamste West-Europese havens zoals Rotterdam Antwerpen en Hamburg, zonder te spreken van de Noorse en Deense.

Het bouwen van een tunnel zou ontzaglijk veel geld kosten en zeker niet rendeerbaar, wat men er ook nu over denke of schrijve.

Het bouwen van een hangbrug, weliswaar veel goedkoper, zou andere gevaarlijke problemen stellen, welke men van de zijde der ontwerpers maar al te gemakkelijk over het hoofd ziet, nl. de mist, de ongevallen op zee, de grote schaden als gevolg er van en tenslotte de stormen welke op die plaats in alle hevigheid kunnen woeden.

Nu heeft men grote schrik van de olietankers welke de Noordzee aandoen en de katastrofale gevolgen bij strandingen of aanvaringen. Wat zal het dan worden met deze reuzen, die nog meer aan gevaren zullen blootgesteld zijn dan nu, maar dan nog met veel groter en meerdere katastrofale gevolgen.

Wat de Belgische en Nederlandse havens en het toerisme betreft, om niet te spreken van Duitsland, wordt het ook een katastrofe als men wil beseffen wat de Franse hiermee willen betrachten en wetende dat alleen « La France » in de wereld toonaangevend meent te zijn en zij ons slechter dan de Duitsers Europa de les willen spellen, zowel politiek als ekonomisch.

Ondertussen laten we hierna een artikel volgen welke in het Antwerps dagblad « Lloyd » verscheen, waarin men klaar en duidelijk het heeft over een veelbesproken en beschreven droom.

Lloyd schrijft dienaangaande het volgende :

Tunnel of brug of tunnel en brug is de vraag die men zich nu stelt over de verbinding tussen het Europese vasteland en de Britse eilandengroep.

Initiatieven en plannen schijnen immers de laatste maanden terug uit de grond te rijzen Eerst werd het spoorwegtunnelprojekt nieuw leven ingeblazen.

Deze maand nog hebben de Europese parlementsleden het over deze plannen voor een éénsporige goedkope spoorweg tussen Groot-Brittannië en het Continent. Dit British Rail-ENCF-projekt zou de reistijd tussen Parijs en London op vier en een half uur brengen.

Een alternatief dus voor de Channel-voorstellen van het Europees consortium tussen Britse, Franse, Duitse en Nederlandse maatschappijen.

Een recenter en meer revolutionair projekt lijkt echter de onder het stof zittende plannen voor een tunnel onder het Kanaal in de schaduw te stellen : de hangbrug over het Kanaal. Dat idee van een hangbrug tussen Dover en Calais werd onlangs voorgesteld ter gelegenheid van een symposium van de British Road Federation met als thema : mogelijke Kanaalverbindingen. De brug die in 6 tot 7 jaar zou kunnen worden gebouwd zou 1,7 miljard pond (112 miljard BF) kosten en 10.000 arbeiders per jaar tewerkstellen. Het aansluiten van de brug op de bestaande autowegen aan beide zijden van het Kanaal in Frankrijk en Groot-Brittannië zou nog eens 500 miljoen pond (33 miljard BF) vergen.

Het kunstwerk dat werd ontworpen door de Londense ingenieursfirma Freeman Fox and Partners was aanvankelijk uitsluitend bedoeld als wegverbinding, hoewel in een ander ontwerp ook werd gedacht aan het spoorwegverkeer, door de aanleg van een spoorweg onder de autoweg. Boven de zeevaartroutes zou de brug 2 km lange boogspanningen hebben, terwijl boven ondiep water aan de zijkanten kleinere arcades zouden worden opgericht. Dergelijke wijde openingen tussen pijlers zijn essentieel om het maritiem verkeer normaal te laten verlopen. De grotere breedte van die spanningen doet de kosten van de brug natuurlijk toenemen. Nochtans hebben recente studies de prijs sterk naar omlaag gehaald zodat boogspanningen van 2 kilometer niet meer zo duur uitvallen en de gemakkelijke toegang verzekeren van 3/4 van het scheepvaartverkeer.

In totaal zal de brug uit 30 overspanningen bestaan waarvan 8 de doorgang op de normale routes zullen mogelijk maken. De pijlers van de hangbrug — 40 m diep in het water — zijn zeer massief en zouden tegen aanvaringen worden beschermd door zandbanken waarop schokbrekers zouden worden gebouwd die de schepen zacht doen stranden als ze eventueel van hun route afwijken. De pijlers zouden zelfs een botsing met een supertanker kunnen doorstaan. Bovendien zou de uitbating van zo'n brug volgens de promotors vrij goedkoop zijn en in 1990 zouden dagelijks 3.000 bedrijfsvoertuigen en 8.000 personenwagens over de brug rijden. Terugslagplaten zijn voorzien om de zijdelingse winden om te buigen die de voertuigen van de weg kunnen brengen.

De maatschappij « Freeman Fox en Partners » heeft meer dan een halve eeuw ervaring in de bouw van bruggen met lange overspanningen. De firma was nauw betrokken bij de projecten voor de Straat van Messina en ook bij de bouw van de « Grandbelt » in Denemarken.

Het hangbrugontwerp zal misschien wat schot brengen in een reeds tientallen jaren aanslepende zaak : de realisatie van een vast kunstwerk over het Kanaal.

Met de vakantieperiode voor de deur begint men misschien ook weer wat aandacht te besteden aan de verkeersproblemen tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

Hoewel het personenwagenverkeer, dat vooral vakantieverkeer blijkt te zijn, eind '79 reeds 2 miljoen wagens bedroeg en elk jaar met 5 % toeneemt is dit niet de enige beslissende faktor. Nu Groot-Brittannië tot de EEG is toegetreden is de handel tussen de nieuwe partner en zijn oudere collega's gedurende de laatste jaren zeer snel toegenomen. En de uit de handel voortvloeiende vrachten worden in Europa in het algemeen en in Groot-Brittannië in het bijzonder voor ongeveer 85 % over de weg vervoerd.

Als we daar nog aan toevoegen dat de commerciële trafieken over de Pas-de-Calais elk jaar met 20 % toenemen en in 1978 reeds 750.000 bedrijfsvoertuigen het Kanaal overstaken, is het belang van zo'n rechtstreekse wegverbinding voor het beroepsvervoer voldoende aangetoond.

De hangbrugontwerpers kunnen daar een zeer positief antwoord op geven vermits een brug met 2 x 2 rijvakken een verkeer zou kunnen verzekeren van 70.000 voertuigen per dag terwijl 2 x 3 rijvakken zouden kunnen instaan voor 120.000 voertuigen per dag. Ruim voldoende dus.

Probleem blijft echter de financiering. Zoals vermeld zou het projekt 112 miljard BF kosten plus 33 miljard voor de aansluitende wegen. De promotors zijn echter van oordeel dat dit vlug opgehaald wordt, eenvoudigweg door de wegentaks evenredig hoog vast te leggen, wat gezien de verwachte verkeersevolutie enorme bedragen zou opbrengen.

De hangbrugontwerpers hebben echter nog andere argumenten om hun waar aan te prijzen. Een voordeel van de brug ten overstaan van de tunnel is dat de brug veel meer mensen werk verschaft en dit niet alleen rechtstreeks maar ook omwille van het vervaardigen van de talrijke materialen, staal, kabels, enz. Economische argumenten dus die wellicht opwegen tegen de eerder geformuleerde opwerpingen, regionaal economische bezwaren van Britse kant, het belang van het Kanaalverkeer voor de havens aan Belgische zijde. Dergelijke « economische gevaren » hebben immers de vroegere tunnelprojekten steeds doen stranden.

Reeds in 1960-61 waren plannen klaar voor een weg- en spoorwegbrug over het Kanaal (het werk van de Société d'étude du pont sur la Manche), als alternatief voor het tunnelprojekt van '57. Het ontwerp faalde omdat de desbetreffende technologie toen sterk tekortschoot om een realiseerbaar voorstel voor de dag te brengen (men sprak toen nog van 164 arcades).

Nu schijnt hetzelfde voorstel een duidelijker en meer realiseerbare vorm te hebben gekregen, tenminste wat de technische kant van de zaak betreft. Het probleem wordt nu het vinden van de nodige 112 miljard. Of wordt het weer niks... ?

't Putje

BAKKERIJ

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

Bedient U met lekker brood
Tot aan ieder vissersvaartuig
(op 500 m. van de kade)

(84894)

GEEN UITSLUITSEL IN STRIJD TUSSEN WARRELNETVISSERS EN BEROEPSVISSERS

De reeds enkele jaren durende vete tussen de warrelnetvissers en de beroepsmensen uit de zeevisserijsektor werd afgelopen week behandeld door de Rechtbank te Veurne. Tot een glashelder besluit is het evenwel niet gekomen. De Rechtbank gaf wel toe dat die warrelnetten inderdaad een bedreiging vormen voor de beroepsvissers die daardoor vaak gehinderd worden in hun aktiviteiten, maar, zo konkludeert de voorzitter dan weer, dat mag nog geen aanleiding zijn om vanop de sloepen de bewuste netten opzettelijk te beschadigen.

R.S., een beroepsvisser, zou zich daaraan schuldig hebben gemaakt, en moest zich voor die zaken voor de Rechtbank komen verdedigen. Het is immers zo dat die warrelnetten een flinke som geld kosten. R.S. ontkende echter dat hij de bewuste netten had beschadigd. «Het waren andere netten» zegt hij.

Niettemin, men komt toch tot de kern van de zaak en die wordt dan door de beroepsvissers wél met een kwalijk oog bekeken. Zij voelen zich op een oneerlijke manier beconcurreerd door de warrelnetvissers, die hun vangsten klandestien aan de man brengen terwijl de beroepsvissers zich aan duizend en één reglementen te houden hebben.

Er zouden, zo blijkt althans, wél pogingen ondernomen worden, derwijze dat de beroepsvissers van de Westhoek en de warrelnetvissers tot een soort vergelijk zouden komen om de problemen op te lossen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Er is deze week weinig te overzien. Alles samen hebben we een halve mijn vis gehad op de vier verkoopdagen samen. Twee spannen, een Westschip, twee tongvangsten en woensdag nog een kleine vangst van de West. Maandag, dinsdag en woensdag dus telkens twee vangsten.

Voor de verschillende vissoorten werden nochtans flinke prijzen betaald. Vooral de kabeljauw- en gulnoteringen waren beter dan anders. Kabeljauw liep op tot bij de 70 fr. en grote shelfodgul kreeg eveneens tot 60 fr. Wijting was alleen maandag op de markt; de grote sortering kreeg toen tot 44 fr, de kleine tot 35 fr het kg. Schol en iek waren eveneens duur verkochte soorten, oplopend tot 45 fr het kg. Rog is niet te zin geweest; ook schelvis werd omzeggens niet aangevoerd. Alleen een paar bennen van de spanvissers met daarnaast enkele bennen totten. Die laatste kregen tussen 26 en 40 fr volgens de grootte.

Erg kleine tongvangst op dinsdag toen slechts 1350 kg in de afslag stond. Woensdag was de vangst toch ruim het driedubbele en dat resulteerde dan ook in een flink resultaat, nl. 1.439.000 fr.

Tong is duur geweest; de middensoorten vooral deden het een stuk beter dan de voorgaande weken. Er werden voor lappen nu ook weer tot 190 fr betaald; de middensoorten stegen tot 265 fr en kleine tong kreeg tussen 180 en 205 fr.

De garnaalaanvoer was maandag redelijk ruim in die zin dat een paar schepen meer dan 120 kg in de afslag brachten. De prijs lag toen tussen 85 en 113 fr; dinsdag, toen wegens het slechte weer maar één vangst aangevoerd werd, klom die prijs weer naar 160 fr het kg.

DEZE WEEK

Heel wat meer vis dan verleden week op de Oostendse markt, al was het toch niet om over naar huis te schrijven. Maandag kregen we dan eindeliik nog eens een IJslander aan de afslag met zowat 350 bennen. Een gedeelte daarvan kwam van Noop Head en bestond uit kabeljauw en gul. Ook het grootste gedeelte van de IJslandse vangst bevatte kabeljauw. Deze werd zoals verwacht, niet erg duur verkocht en kreeg tussen 28 en 35 fr. Een partij rode zeebaars van goed 140 bennen werd wel duur verkocht en gaf een goede stoot aan de totale opbrengst die uiteindelijk nog 1 milj. 490.000 fr. bedroeg. Meer dan wat met dezelfde vangst in Engeland zou bereikt geworden zijn.

De spanvissers hebben het er erg redelijk goed afgebracht, wat de prijs betreft toch. Maandag ging het op het einde van de verkoop wel enigszins mis toen kleine gul tot 800 fr. terugviel .Dinsdag liep die prijs weer op tot 1.270 fr. de ben zodat het gemiddelde toen toch weer rond de 1.350 fr. de ben lag. De grotere gulsoorten deden het inderdaad niet te best Kabeljauw kreeg tot 44 fr., grote gul werd verkocht tussen 28 en 40 fr.

De tongvissers moeten het momenteel met erg kleine vangsten doen. Vooral van het kanaal zijn de vangsten teleurstellend. Uitzondering hierop voor de O.33 die toch 4.590 kg. in de afslag zette. Dit schip bereikte trouwens ook het beste resultaat, even boven het miljoen. Op zich zelf toch niet genoeg. De grote tongsoorten kregen minder hoge prijzen dan verleden week, llappen zakten zelfs tot 155 fr. nadat de markt ingezet was aan 178 fr.

Voor de middensorteringen werd tussen 235 en 255 fr. het kg. betaald, de kleinere soorten werden verkocht aan prijzen die varieerden tussen 230 en 195 fr., deze laatste prijs werd voor slips genoteerd.

Van de West werd weer erg weinig vis gebracht. Wat er was kreeg hoge prijzen. Vooral haai ging zeer vlot weg en noteerde rond de 40 fr. het kg. Ook voor rog bleven de prijzen schommelen tussen 50 en 80 fr. Wijting noteerde ook deze week nog tussen 25 en 40 fr. het kg. Spijtig evenwel dat de Westvangsten eerder klein waren. Voor de Z.583 werd het toch nog een opbrengst van 500.000 fr. met 120 B. vis en 1.350 kg. tong.

De kustvisserij wordt steeds gehinderd door de weersomstandigheden. Er kan nauweliiks normaal gevist worden en vaak moet voortijdig teruggekeerd worden. Van grote garnaalvangsten is dan ook geen spraak. De prijs van deze garnaal schommelde dan ook opnieuw tussen 100 en 150 fr.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 4 JULI 1980
NOORDZEE : O.306/N.752 (500 m.).
N.3/O.279 (400 m.).

MAANDAG 7 JULI 1980

KANAAL : Z.34.
WEST : Z.38.
NOORD : N.45.
NOORDZEE : N.708/N.709.

DINSDAG 8 JULI 1980
KANAAL : O.705.
NOORDZEE : O.26/O.285, O.243/N.706.

WOENSDAG 9 JULI 1980

NOORDZEE : N.40/N.41.

OOSTENDE

MAANDAG 23 JUNI

WEST				
N. 45	8	330	—	721.630
NOORDZEE				
O.26-285	12	665	—	1.047.520

DINSDAG 24 JUNI

KANAAL				
Z.180	17	60	1.350	406.150
NOORDZEE				
O.206-229	11	640	—	1.023.918

WOENSDAG 25 JUNI

KANAAL				
O. 83	15	200	4.200	1.439.174
WEST				
O.35	7	45	—	124.505

VRIJDAG 27.6

NOORDZEE				
Z.62-209	11	670	—	1.132.418

MAANDAG 30.6

IJSLAND				
O.81	18	845	—	1.490.505
KANAAL				
O.518	18	135	810	410.663
O.33	17	50	4.590	1.042.356
Z.499	17	175	1.610	616.818
NOORDZEE				
O.232-274	11	840	—	1.161.010
O.141-369	11	655	—	850.390
WEST				
O.123	10	130	—	243.128

DINSDAG 1.7

NOORDZEE				
O.135-279	11	880	—	1.192.740
WEST				
Z.583	10	120	1.350	499.190

WOENSDAG 2.7

NOORDZEE				
O.118-134	15	540	—	548.084
WEST				
Z.509	8	40	785	256.623
Z.72	6	20	530	172.693
NOORD				
N.15	10	660	—	807.262
KANAAL				
Z.183	14	160	1.070	568.442

— Noorwegen heeft laten weten dat nog slechts de visserij rond het eiland « Jan Mayen » zal toegelaten worden aan de vissers van vreemde landen, namelijk voor hen die een visserijovereenkomst met Noorwegen hebben afgesloten. Hiermede beklemtoont Noorwegen duidelijk haar souvereiniteit over dit eiland en ekonomische 200-mijlszone. Wat de « capelin »-visserij » betreft, is het alleen aan IJsland toegelaten hierop te vissen.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

VOOR DE WEEK VAN 6 TOT 12 JULI 1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 03u15, te 06u05, te 07u35, te 10u05, te 14u40 en te 19u35
— Op 12.7.-
— Op 12-7-1980 bijkomende afvaarten te 10u45 en te 16u30

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 08u00, te 11u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00
— Op 7, 8, 9, 10 en 11-7-1980 bijkomende afvaarten te 02u00 en te 23u00
— Op 6-7-1980 bijkomende afvaart te 23u00
— Op 12-7-1980 bijkomende afvaart te 02u00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Dagelijks te 01u45 en te 06u00

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 00u05, te 10u10, te 11u40, te 15u45 en te 18u45
— Op 6-7-1980 bijkomende afvaart te 00u15
— Op 12-7-1980 bijkomende afvaarten te 10u10 en te 15u15

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 15u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59
— Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12-7-1980 bijkomende afvaarten te 03u00 en te 06u00

Afvarten uit Folkestone :
— Dagelijks te 19u00 en te 23u30

— Te St-Malo in Frankrijk, zal men binnenkort een scheepswerf voor de bouw van vissersvaartuigen in polyester openen. Inderdaad schijnt de toekomst in Frankrijk voor de kustvaartuigen in de vlasvezelbouw te liggen. Drie nieuwe 12-meters, de Dieppe, St.-Nazaire en Oléron. Zeven 16,75 meters te « Croisic ». Verder nog 9 vaartuigen van 13,30 m. voor « Groix » in Frankrijk.

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
☎ 031-742051

(5723V)

NIEUWPOORT

VRIJDAG 20 JUNI 1980

N.700	12.375	N. 1	13.143
N.720	167.586		

Het stormweer der voorbije dagen beinvloedde in grote mate de prijsnotering der vrijdagmarkt. Slechts één vaartuig met Westvis en twee kustvaartuigen boden hun vangst aan. Tong nr. 1 werd geboekt aan 174 fr. het kg. en tong nr. 2 aan 214 fr. het kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 276 fr. het kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 294 fr. het kg. Tong nr. 5 noteerde men aan 296 fr. het kg. en de prijs voor kleine tong steeg tot 258 fr. het kg. De weinig aangevoerde variatie werd tegen uitzonderlijke prijzen aan de man gebracht. Grote tarbot haalde 240 fr. het kg., middenslag tarbot 160 à 230 fr. het kg., griet 135 à 170 fr. het kg .en voor zonnevis betaalde men zelfs de nog nooit geboekte prijs van 234 fr. het kg. Grote pladijs werd geveild aan 40 à 50 fr. het kg, middenslag of drieling pladijs aan 35 à 45 fr. en visjes aan 30 à 40 fr. het kg. Kabeljauw werd aan 3.100 à 3.500 fr. de ben geboekt en gul aan 1.800 à 2.700 fr. de ben. Grote wijting werd opgekocht aan 2.600 fr. de ben en kleine wijting aan 1.700 fr. de ben. De weinige koopjes rog werden aan 85 tot 90 fr. de kg. betaald. De doorn- of speurhaai kende een goed afzetgebied tegen 2.540 fr. de ben en zeehond haalde 2.200 fr. de ben.

Een goed marktverloop met een bevredigende prijsnotering.

MAANDAG 23 JUNI 1980

N.590	90.760	N.551	219.185
N.788	17.371	N. 1	10.065
N. 88	12.334	N.349	7.200

Het wispelturige weer der voorbije week en het ogenblik van de opligperiode zijn de oorzaken dat de aanvoer gering geworden is op de maandagmarkt. Ook in de andere havens was wegens dezelfde oorzaken de aanvoer klein, zodat de genoteerde prijzen een flinke stijging kenden in vergelijking met de voorbije marktnotities. Tong nr. 1 werd geboekt aan 174 fr. de kg. tong nr. 2 aan 226 fr., Tong nr. 3 of bloktong aan 256 en tong nr. 4 of fruittong aan 272 fr. het kg. Tong nr. 5 werd aan 267 fr. het kg. genoteerd en voor kleine tong betaalde men 221 tot 248 fr. het kg. De tarbot varieerde van 228 tot 294 fr. het kg., de prijs van de griet van 140 tot 170 fr. het kg. en die der tongschar van 11 0tot 130 fr. het kg. Aan pladijs werd de volgende prijsnotering toegekend. 40 à 50 fr. het kg. voor de grote en middenslag pladijs en 30 à 40 voor de kocht aan 3.300 tot 3.750 fr. de ben en gul aan 1.800 tot 2.800 fr. de ben, dit volgens de grote der sortering. Grote wijting werd aan 3.040 fr. de ben geveild en kleine wijting aan 2.650 fr. de ben. Voor rog die in geringe mate werd aangevoerd werden uitzonderlijke prijzen betaald. Zo kreeg men voor moers en tilten tot 90 fr. het kg., voor katrog nog 2.400 fr. de ben.

Een marktverloop met geringe aanvoer doch werd gekenmerkt door een lonende prijsnotering.

Wat de garnaal betreft werd een prijs van 138 tot 150 fr. het kg. genoteerd, hetgeen vermoeden laat dat voor de garnaalvisserij, lonende zeereisjes in het verschiet gesteld mogen worden.

WOENSDAG 25 JUNI 1980

N.470	196.663	N. 88	15.764

Slechts één vaartuig van de West en één kustvisser op de woensdagmarkt. Wegens die geringe aanvoer kenden de prijzen een fikse verhoging.

Tong nr. 1 kreeg 196 fr. het kg. en tong nr. 2 230 fr. het kg. Voor tong nr. 3 of bloktong werd 272 fr. à 278 fr. geboekt. Tong nr. 4 of fruittong werd aan 270 tot 278 fr. het kg. geboekt. Tong nr. 5 betaalde man 254 tot 265 fr. het kg. en kleine tong haalde zelfs de prijs van 237 tot 255 fr. het kg. Variatie werd praktisch niet aangevoerd zodat de genoteerde prijzen ook als topprijzen beschouwd konden worden. Voor de middenslag tarbot betaalde men tot 200 fr. het kg. en voor tongschar tot 130 fr. het kg. Grote pladijs werd tegen de prijs van 40 à 55 fr. het kg aangekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 40 à 50 fr. het kg. en kleine platjes tegen 30 à 40 fr. het kg. Kabeljauw werd geveild tegen 65 à 75 fr. het kg. en gul tegen 35 à 50 fr. het kg. Voor grote wijting noteerde men 3.170 fr. de ben en voor kleine wijting 2.480 fr. de ben Rog onderging een lichte prijsdaling, zo werd een partij rog tegen volgende prijzen aan de man gebracht : moerrog tegen 4.280 fr. de ben ,tilten tegen 4.000 en scherpstaarten tegen 3.900 fr. de ben.

Een geringe aanvoer met prijzen die aan de hoge kant konden genoemd worden.

VRIJDAG 27 JUNI

N.597	253.652	N.211	31.850
N.88	12.165		

Een vaartuig van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Voor wat de tong betreft werden volgende prijzen genoteerd.

Tong nr. 1 boekte men aan 180 tot 190 fr./kg. en tong nr. 2 aan 236 tot 244 fr./kg. Tong nr 3 of bloktong kreeg 265 à 278 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 276 à 288 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 270 à 276 fr./kg. en kleine tong 250 à 268 fr./kg. Variatie werd tegen dure prijzen door de winkeliers der Westkust opgekocht. Grote tarbot werd geboekt aan 240 tot 290 fr./kg., middenslag tarbot aan 180 tot 210 fr./kg. en griet aan 160-180 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 214 fr./kg., rode soldaten aan 74 fr./kg. en zonnevis aan de recordwaarde van 238 fr./kg. Pladijs werd tegen volgende prijzen aan de man gebracht, 45 fr./kg. voor grote pladijs, 40 fr./kg. voor middenslag pladijs of drieling en 35 fr./kg. voor de visjes.

Kabeljauw werd tegen 4.250 à 4.600 fr. de ben geveild en gul tegen 1.800 à 2.500 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog werd tegen heel lonende prijzen aan de man gebracht, zodat volgende waarden werden genoteerd. Moerrog à 90 fr./kg., tilten aan 85 fr./kg. en scherpstaarten aan 85 fr./kg. Doorn- of speerhaai aan 45 tot 50 fr./kg.. Grote wijting werd verkocht aan 2.250 tot 2.500 fr. de ben en kleine wijting aan 850 tot 1.000 fr. de ben.

Een goed marktverloop met prijzen die stabiel bleven gedurende gans de verkoop.

MAANDAG 30 JUNI

N.346	115.000	N.590	139.379
N.736	296.865	N.720	141.999
N.88	8.159	N.349	9.400

Vier vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Het marktuitzicht vertoonde een goed gevuld gamma van diverse soorten en van variatie.

Tong nr. 1 werd aan 196 fr./kg. geboekt en tong nr. 2 aan 250 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 276 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong betaalde men 284 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 280 fr./kg. en kleine tong 246 fr./kg. Grote tarbot werd genoteerd aan 240 tot 280 fr./kg. en middenslag tarbot aan 170 tot 220 fr./kg. Griet haalde 170 fr./kg. en staartvis 214 fr./kg., wijl men zonnevis aan 238 fr./kg. betaalde.

Grote pladijs veilde men aan 50 fr./kg. en drieling of middenslagpladijs aan 45 fr./kg. en visjes aan 40 fr./kg. Kabeljauw werd verkocht aan 3.700 tot 4.250 fr. de ben en gul aan 1.800 tot 2.700 fr. de ben, dit volgens sortering. Grote wijting werd geveild aan 2.500 tot 2.750 fr. de ben en kleine wijting aan 1.750 tot 2.000 fr. de ben. De prijs voor rog betaald, kende een fikse recessie in vergelijking met de genoteerde rogprijzen der voorbije week. Zo kreeg moerrog 3.600 à 4.250 fr. de ben en tilten 3.000 fr. de ben, scherpstaarten aan 2.700 tot 3.000 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 2.000 à 2.400 fr. de ben.

Een goed marktverloop met matige prijzen. Samen werd er 16,240 kg. vis aangevoerd voor een brutowaarde van 710.802 fr.

WOENSDAG 2 JULI

N.579	245.245	N.45	396.399
N.551	149.759		

Twee bokkenvissers met samen ongeveer 1.500 kg. tong en 30 bennen vis, plus één Westvisser met ongeveer 200 bennen vis losten hun vangst op de woensdagmarkt.

Voor wat de prijsnotering betreft, kan men een paralellelijn trekken met de geboekte prijzen op de maandagmarkt. Tong nr. 1 werd geboekt aan 176 tot 200 fr./kg. en tong nr. 2 aan 225 tot 245 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 252 à 266 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong kreeg 234 à 246 fr./kg. Tong nr. 5 werd verkocht à 232 tot 246 fr./kg. en kleine tong aan 229 tot 240 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 200 tot 245 fr./kg., middenslag tarbot aan 160 tot 190 fr./kg. en griet aan 130 tot 160 fr./kg. Grote pladijs veilde men aan 50 fr./kg., de middenslag pladijs of drieling eveneens aan 50 fr./kg. en de visjes aan 35 tot 45 fr./kg. Kabeljauw werd tegen volgende prijzen opgekocht : 2.700 tot 3.300 fr. de ben, dit naar rato der kwaliteit en gul togen 2.000 à 2.500 fr. de ben.

Wijting kende tegen volgende prijzen een afzetgebied, 1.920 fr. de ben voor grote wijting en kleine wijting tegen 900 à 1.020 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog kende een unanieme prijs van 75 tot 80 fr./kg. en de doorn- of speurhaai werd aan 50 fr./kg. verkocht.

Samen 13.957 kg. vis voor een totalle bruto-waarde van 791.403 fr.

— Op 200 mijl ten zuiden van de hoofdstad Buenos-Aires, overweegt Argentinië een reusachtige visserijhaven te bouwen voorbehouden aan de grote treilers. Deze haven zou gebouwd worden over verscheidene tientallen km. langs het strand, zodat heel wat verwerkende industrie en koelhuizen er plaats zouden kunnen vinden. Deze nieuwe vissershaven zou gebouwd worden in het perspektief om de 12 miljoen inwoners van Buenos-Aires en omliggende te kunnen bevoorraden.

TENDENSIEUZE „BERICHTGEVING" OVER OOSTENDS HAVENWATER

Het nieuwsagentschap BELGA heeft dan maar weer een kwakkel van belang de wereld ingestuurd, zonder enige vorm van controle.

Inderdaad, men meldde dat de mannen van het vaartuig «Greenpeace» — dat gedurende enkele weken te Oostende gemeerd ligt in de nabijheid van de havendiensten — en waarop aan de bezoekers ruime informatie wordt verstrekt over de bescherming van de zeefauna en de walvissen — zich bij het stadsbestuur beklaagd heeft over de bedenkelijke hoedanigheid van het dokwater.

De Greenpease-mensen zouden beweerd hebben dat het havenwater effenaf stinkt, dat vele bezoekers op hun schip moeten overgeven en dat zelfs de bemanning bijwijlen de slaap niet kan vinden wegens de onwelriekende geuren van het water.

Havenkapitein, op de hoogte gebracht van deze «tendensieuze» berichtgeving, heeft deze beweringen formeel tegengesproken. Het is effenaf belachelijk, zei hij, en méér aandacht moet er niet aan besteed worden !

DUURDER BENZINE

Sedert dinsdag 1 juli is er een verhoging van 1,50 fr. per liter benzine, zodat de super aan de pomp nu 24.10 fr. bedraagt en de gewone 23,60 fr.

Dit is de 16e prijswijziging in amper zes maanden. Het accijnsrecht beloopt nu 9,76 fr., de BTW, 3,32 fr. voor de super en 3,26 fr. voor gewone.

Ondertussen is het een feit dat de prijzen van benzine en brandstoffen een echte soep worden, waarin de multinationals de hoofdrol blijven spelen en miljarden winnen op een ogenblik dat steeds meer en meer van besparing, tekorten, enz. gesproken en geschreven wordt.

De Staat heeft het aangedurfd enkele honderden miljoenen zelf aan te kopen. Maar zal de prijs die zij er voor doen betalen goedkoper zijn, dan bij de Multinationals ? En zullen dezen het zaakje zo niet boycotten, dat zij de wet blijven dicteren en om het de Staat af te leren, hun prijzen zo niet blijven doen zakken, dat de Staat er honderden miljoenen aan verliest.

De krisis is er. Maar ze is er niet voor de grote oliemaatschappijen, wier bevoorradingstanks boordevol zitten. Ondertussen blijven de prijzen die begin 1978 nog 5,15 fr. noteerden, op het huidig ogenblik nog 9,87 fr. in verbruik en voor de visserij officieel 8,86 fr. en van heden vrijdag nog 8,69.

De komende winter zal thans geen strijd zijn om het tekort, maar een strijd om de Staatsaankoop weg te vagen, aldus de multinationals toelatend het hoge woord te blijven dicteren en miljarden winsten te verwezenlijken. De nijverheid, de visserij en de bevolking zullen het gelag betalen.

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 23 juni werd aangevoerd : 2.950 kg. tong; 250 kisten tarbot en griet; 1.342 kisten kabeljauw; 8 kisten schelvis; 944 kisten wijting; 1.588 kisten schol; 101 kisten schar; 16 kisten makreel en 188 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 13,24-11,75; grote tong 15,31-14,30; grootmiddel tong 15,39-13,57; kleinmiddel tong 15,79-15,39; tong één 16,35-15,54; tong twee 16,08-15,37.
Per 40 kg.: tarbot 367-233; griet 334-260; kabeljauw één 132-102; kabeljauw twee 132-90; kabeljauw drie 110-86; kabeljauw vier 90-86; kabeljauw vijf 88-63; schelvis één 64; schelvis twee 67; schelvis vier 67; schol één 100-84; schol twee 110-90; schol drie 84-61; schol vier 82-57; wijting drie 76-52; makreel twee 47; steenbolk 47-24; haai 134-94; poontjes 37-24; krab 34-26.

De besommingen waren :
KW 4 f21.200; KW 11 f19.300; KW 22 f33.900; KW 29 f15.600; KW 45 f13.200; KW 51 f14.700; KW 77 f17.000; KW 88 f17.000; KW 113 f12.400; KW 117 f17.900; KW 137 f9.000; KW 145 f23.200; KW 149 f13.200; KW 152 f16.200; KW 173 f5.700; KW 185 f30.200; KW 189 f30.700; KW 194 f15.300; KW 214 f12.700; KW 221 f19.300; KW 226 f16.800; SCH 256 f9.100; WE 32 f9.900; I—M 44 f15.600; IJM 115 f25.200; IJM 207 f7.100.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 24 juni werd aangevoerd : 480 kg. tong; 27 kisten tarbot en griet; 116 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 5 kisten wijting; 156 kisten schol; 58 kisten schar en 34 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 12,10-10,62; grote tong 16,00-13,45; grootmiddel tong 17,00-13,99; kleinmiddel tong 18,32-16,37; tong één 18,12-15,54; tong twee 16,33-15,43.
Per 40 kg.: tarbot 366-260; griet 316-236; kabeljauw één 96; kabeljauw twee 130-120; kabeljauw drie 110-82; kabeljauw vier 106-98; kabeljauw vijf 98-80; schol één 114; schol twee 116-112; schol drie 90-84; schol vier 86-70; schelvis vier 62; wijting drie 82; schar 70-40; bot 27-25; tongschar 150; krabbepoten 148; horsmakreel 88; rode poon drie 150-44.

De besommingen waren :
KW 175 f18.400; VD 18 f4.360; VD 19 f4.730; WR 13 f1.060; WR 75 f1.660; verder één Deens vartuig, de RI 541 met f11.500 aan besomming.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 25 juni werd aangevoerd : 1.610 kg. tong; 26 kisten tarbot en griet; 5 kisten kabeljauw; 20 kisten wijting; 327 kisten schol; 130 kisten schar; 3 kisten makreel en 37 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,40-10,87; grote tong 16,97-15,95; grootmiddel tong 17,68-16,46; kleinmiddel tong 19,11-18,62; tong één 19,00-18,34; tong twee 16,25-15,24.
Per 40 kg.: tarbot 375-286; griet 332-376; kabeljauw twee 180-166; kabeljauw drie 194-148; kabeljauw vier 158-146; kabeljauw vijf 114-90; schol één 144-114; schol twee 138-110; schol drie 92-86; schol vier 92-70; wijting drie 124-88; makreel twee 92; schar 71-37; bot 26-24; rode poon één 314-252; rode poon twee en dril 176-122; horsmakreel 38-22; krab 38.

De besommingen waren :
KW 106 f16.800; UK 129 f2.500; VD 18 f3.400; VD 19 f3.600; VD 20 f460; WR 13 1.280; WR 71 f1.800; verder twee Goedereders met een besomming van f44.000.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 26 juni werd aangevoerd : 2.900 kg. tong; 60 kisten tarbot en griet; 28 kisten kabeljauw; 288 kisten wijting; 418 kisten schol; 143 kisten schar; 12 kisten makreel en 133 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,69-10,20; grote tong 16,19-15,25; grootmiddel tong 17,20-16,29; kleinmiddel tong 18,69-17,44; tong één 17,80-17,18; tong twee 16,50-16,08; zalm 12,75.
Per 40 kg.: rode poon één 164-140; rode poon twee en drie 162-90; hors makreel 17-8; bot 27-24; tarbot 360-302; griet 336-286; kabeljauw twee 176-160; kabeljauw drie 166-136; kabeljauw vier 146-118; kabeljauw vijf 130-90; schelvis twee 182; schelvis vier 124-102; schol één 134-126; schol twee 130-104; schol drie 100-73; schol vier 78-57; wijting drie 96-67; makreel twee 114-60; schar 67-38; tongschar 192; hake 168; krab 47-42; kleine kreeft 254-188; mullets 464; poontjes 39-24; haai 124-106.

De besommingen waren :
HD 103 f11.700; UK 129 f1.100; WK 138 f14.200; VD 18 f2.240; VD 19 f3.350; VD 20 f640; WR 13 f1.260 WR 71 f1.200; WR 75 f1.160; YE 25 f2.450; verder waren er 4 kotters uit Goederede welke tezamen f87.000 besomden.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 27 juni werd aangevoerd : 2.295 kg. tong 61 kisten tarbot en griet; 31 kisten kabeljauw; 57 kisten schelvis; 1.114 kisten wijting 485 kisten schol 211 kisten schar; 94 kisten makreel en 170 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,95-10,50; grote tong 16,87-15,48; grootmiddel tong 16,96-15,61; kleinmiddel tong 16,80-16,05; tong één 17,29-16,57; tong twee 16,50-15,90; zalm 13,50-10,17.

Per 40 kg.: kleine kreeft 234-204; poontjes 34 31; horsmakreel 20-15; steenbolk 51-36; bot 26-24; haai 134-110; rode poon drie 150-130; mullets 544-454; tarbot 364-253; griet 344-294; kabeljauw één 144-102; kabeljauw twee 154-94; kabeljauw drie 140-90; kabeljauw vier 126-94; kabeljauw vijf 118-64; schelvis één en twee 202-180; schelvis drie 170-142; schelvis vier 105-50; schol één 140-122; schol twee 132-120; schol drie 106-82; schol vier 81-59; wijting drie 70-54; makreel twee 74-30; schar 66-38; tongschar 252-176; hake 172-130; inktvis 370; krab 46-38.

De besommingen waren :
KW 51 f10.700; KW 77 f6.800; KW 167 f12.400; KW 185 f9.900; UK 94 f7.000; UK 129 f1.900; UK 138 f2.100; UK 159 f6.700; UK 207 f12.300; UK 208 f14.200; UK 233 f11.700; UK 235 f13.200; VD 19 f3.400; VD 20 f1.600; WR 48 f2.000; WR 71 f1.600; WR 75 f1.400; IJM 19 f5.500; IJM 207 f10.200; verder vijpf Texelaars met een totale besomming van f70.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 30 juni werd aangevoerd : 3.695 kg. tong; 238 kisten tarbot en griet; 361 kisten kabeljauw; 15 kisten schelvis;; 1.268 kisten wijting; 1.857 kisten schol; 129 kisten schar; 90 kisten makreel; 151 kisten diversen

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 11,76-11,30; grote tong 16,60-15,50; grootmiddel tong 16,20-15,39; kleinmiddel tong 17,25-15,60; tong één 17,93-16,68; tong twee 16,50-15,49; zalm 9,60-8,88.
Per 40 kg. 375-272; griet 368-272; kabeljauw één 98-96; kabeljauw twee 148-104; kabeljauw drie 146-94; kabeljauw vier 126-92; kabeljauw vijf 118-92; schelvis één en twee 150-134; schelvis drie 124; schelvis vier 104-67; schol één 126-106; schol twee 126-100; schol drie 96-82; schol vier 86-70; wijting drie 65-38; makreel twee 48-22; schar 62-40; haai 132-100; steenbolk 44-36; poontjes 31-24; krab 27-22; tongschar 246-124.

De besommingen waren :
KW 4 f15.800; KW 11 f20.500; KW 22 f38.600; KW 25 f18.200; KW 29 f11.600; KW 88 f18.100; KW 113 f12.200; KW 117 f28.100; KW 45 f30.800; KW 149 f9.400; KW 152 f25.500; KW 173 f11.600; KW 175 f52.800; KW 189 f29.200; KW 194 f21.200; KW 214 f9.800; KW 221 f7.000; KW 226 f17.100; SCH 256 f10.300; WR 57 f25.600; IJM 44 f17.600; KW 115 f19.700; KW 154 f11.200; IJM 209 f9.600.

DEN HELDER

In de week van 16 tot en met 20 juni werden door 77 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd Tong 28.457 kg, f404.795,39 van f17,69-11,10; tarbot 15.132 kg., f 116.490,62 van g13,10-4,52; schol 114.440 kg., f215.420,87 van f3,51-1,14; kabeljauw 32.725 kg., f60.743,94 van f5,45-1,14; griet 3.968 kg., f 28.112,73 van f7,94-5,37; schar 10.475 kg., f10.451.05 van f1,59-0,63; wijting 2.995 kg., f4.833,74 van f2,69-0,94; diversen 157.710 kg., f552.625,88 Totaal 365.902 kg., f1.393.474,22.

In de week van 23 tot en met 27 juni werden door 82 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd 26.426 kg. tong, f409.497,25 van f18,97-13,77; 26.342 kg. tarbot, f200.141,07 van f12,28-5,02; 123.955 kZ. schol, f259.361,21, van f3,43-1,55; 25.535 kg. kabeljauw, f68.975,19 van f5,93-1,38; 3.617 kg. griet, f26.171,10 van f7,98-5,93; 18.985 kg. schar, f23.104,94 van f1,73-0,65; 3.910 kg. wijting, f6.497,51 van f2,77-1,14; 139.138 kg. diversen, f549.837,28. Totaal 367.908 kg., f1.543.585,55.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Lees „HET VISSERIJBLAD"

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE
tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92
— volledig en deskundig advies en bijstand —

REDERS en VISSERS.
voor uw
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

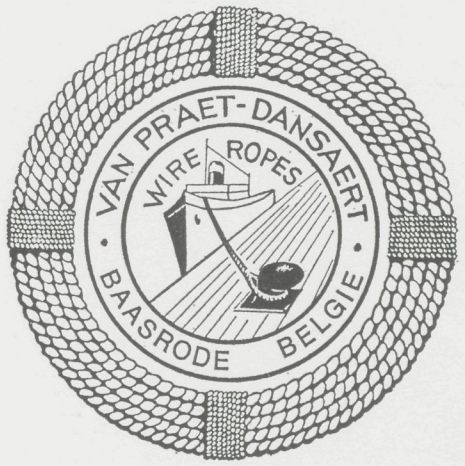
VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

— VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
— NIJVERHEID
— ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in t' bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

Tel. (052) 33.24.66 B.T.W. 400.332.559



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

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

■

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

■