

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 30 april 1982 - Nr. 17

WORDEN DE BRANDSTOFFPRIJZEN VOOR DE VISSERIJ EEN RAMP?

Enkele overwegingen van belang

Dat de brandstofprijzen voor de visserij dramatische vormen beginnen aan te nemen, is een feit.

Veel reders zijn niet meer in staat hun facturen te betalen, welke pogingen ze ook aanwenden om de twee eindjes aan mekaar te knopen.

Heden donderdag zijn de mazoutprijzen opnieuw met 26 centiem per liter verhoogd, zodat de officiële prijs voor de visserij tot 12,63 fr. is gestegen, waar ze op 1 januari 1980 nog 7,99 fr. bedroegen, op 1 januari 1981 9,40 fr. werden en op 1 januari 1982 tot 11,90 fr. verhoogd zijn.

Een vaartuig dat naar het Kanaal van Bristol gaat vissen, en normaal 16 à 17 dagen weg is, verstoekt daar een 50 duizend liter gasoil wat de kostprijs voor een reis op 600 duizend frank brengt.

In dag en weekbladen wordt er gemakkelijk met grote letters geschreven wanneer zo'n vaartuig anderhalf miljoen frank besomt, *van prachtige resultaten?*

Men vergeet er aan toe te voegen, dat daarvan reeds 33 à 35% afgaat aan lonen, minstens 17% aan sociale lasten, 10 à 15% aan mijn-, dok-, sluis-, afslag- en lossersrechten.

En dan spreken we nog niet van het vistuig of het eventueel verlies van een viskorre bij het vastslaan zoals onlangs een groot vaartuig drie reizen na elkaar telkens een boel verloor, welke niet minder dan 200.000 frank kost per boel. En zij die in Engeland verkopen om twee à drie dagen visserij te winnen en brandstof te sparen, hebben daar bij de verkoop, tussen 20 à 25% onkosten en betalen hun brandstof op het huidig ogenblik ook niet minder dan in België waar ze daarenboven in de vreemde op geen welkdanige ristöurne kunnen rekenen.

En dan spreken we nog niet van de kosten der verzekering van het vaartuig en de apparatuur aan boord waarvan de verzekeringspremies met rasse schreden verhogen.

Voeg daarbij de regelmatige onderhouds- en herstelkosten en men zal begrijpen, dat de toestand zeer ernstig wordt en ook hier de regering voor het in stand houden van een bedrijf, dat aan tienduizenden rechtstreeks en onrechtstreeks werk verschaft, moet overwegen op welke wijze ook, bijstand kan verleend worden, waar anderzijds miljarden in hopeloos geworden staalbedrijven zonder uitzicht en andere worden verspild.

Dat wil daarom niet zeggen, dat om de visserij hand boven water te houden, honderden miljoe-

nen dienen verspild. Maar het is een feit dat, wil men onze vloot, die al in tien jaar van de helft verminderd is, in stand houden, vroeger genomen maatregelen dienen behouden en zelfs uitgebreid.

We hebben het hier over de noodzakelijkheid bij nieuwbouw, de kredieten van het N.M.K.N. op 85% te behouden aan een interest, die niet groter mag zijn dan deze voor de koopvaardij toegepast.

We hebben het hier over de noodzakelijkheid de slooppremie van minstens 30 duizend frank per Bruto ton zo spoedig mogelijk in voege te brengen met een minimum van twee miljoen frank voor kustvissersvaartuigen.

Wat deze slooppremie betreft is daartoe al wel besloten, maar heeft de minister, naar het schijnt, niettegenstaande alle kletspraat hieromtrent, er nog zijn handteken niet onder gezet.

En zo zulks een dezer dagen gebeurt, zal het nog wel een paar maanden duren vooraleer de minister van landbouw, deze van financiën, de inspekteur van financiën en tenslotte de Raad van State er hun zegen hebben over gegeven...

In de laatste tijd wordt er door de Rederscentrale veel geschreven en gesproken over de noodzakelijkheid de wet van 1948 voor het verlenen van kredieten aan jonge schippers die in eigen vloot een oud schip willen kopen, toe te passen.

Dit is mooi praten en kan aanbevolen worden voor zover daaraan bijzondere verplichtingen verbonden worden om te vermijden, dat schepen van 20 jaar oud of die economisch bewezen hebben niet rendeerbaar te zijn, door een reder in de handen geduwd worden van een jonge schipper of motorist vol idealen, maar veelal zonder ondervinding en niet bewust dat hij dikwijls (niet altijd) de miserie van een ander overneemt waardoor zijn moeite en na veel opofferingen gespaarde centjes, gaan fluiten en de opbrengsten alleen dienen om dure herstellingen te betalen en er slechter voor te staan, dan toen hij schipper of motorist was.

Het is zeker noodzakelijk met alle middelen jongeren aan te sporen in de visserij te blijven, maar dan met goede raad en gezonde middelen.

Bij het N.M.K.N. zou bij het verlenen van dergelijke kredieten, vooraf bij de aankoop van een schip, waar ook, een strenge en nuttige technische controle moeten uitgevoerd worden.

Tenslotte heeft het geen zin een rederfonds te zien oprichten met het geld van de Staat en de

gemeenschap, waardoor onvermijdelijk allerlei vriendjespolitiek talrijke misbruiken zou zien ontstaan.

Zo er een VOZOR en ander fonds, welke men hier *redersfonds* wil noemen, tot stand komt, dan zou dergelijk fonds uitsluitend moeten beheerd worden door een comité uit bevoegde Staats-, provinciale en stadsvertegenwoordigers, die het milieu kennen en bij het toekennen van toelagen of kredieten al wie als reder er op beroep doet, kan ondervragen, zijn voorstellen en beweegredenen onderzoeken om aldus te vermijden, dat misbruiken ontstaan die het beoogde doel missen.

Bij ondervinding weten we sinds jaren, dat in al de beheerraden van reders en vissers wel brave mensen zetelen die, wanneer het er op aankomt beslissingen te nemen, niet denken aan het algemene belang en nut van een maatregel, maar aan „*hun eigen geval*”.

Ondertussen is het een feit, dat de hogere overheid bij wie deze voorstellen ingediend worden, meestal ingegeven zijn door eigen belangen, het niet gemakkelijk heeft, te onderscheiden wat nuttig is, want wat ook de goede bedoelingen van een nieuwe minister zijn, het zijn de ambtenaars die van al zijn beslissingen het wel en wee te slikken krijgen.

Zoals we het echter reeds schreven en bij gelegenheid konden zeggen, mogen we ons in de Belgische visserij gelukkig achten dat in de departementen van Landbouw, Visserij en Verkeerswezen, ambtenaars vertoeven, die zeer goed de visserij met al zijn fouten en gaven kennen, wat een waarborg moet zijn voor het nemen van verdere nuttige maar toch ook dringende maatregelen in het belang van de jongeren en de velen die van de visserij hun broodwinning willen blijven maken.

P. VANDENBERGHE

FEESTDAG 1 MEI

Naar aanleiding van 1 mei welke op een zaterdag valt, is het stadhuis heden vrijdag 30 april gesloten, maar maandag 3 mei naar gewoonte open.

Ter vismijn is er maandag 3 mei zoals naar gewoonte visverkoop.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	517
	large	517
	extra-large	517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
	met kap	675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	906
	56 - 58	996
	60	1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij **S.C.A.P.**, H. Baelskaai 27, Oostende
of bij **HAND IN HAND** Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

TOESTAND EN EVOLUTIE van de Belgische vloot in 1981

In onderstaande tabel, verschenen in het jaarverslag van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, wordt de toestand van de zeevisserijvloot op 31 december 1981 weergegeven. Er werd een in-deling gemaakt volgens de belangrijkheid van de vaartuigen op basis van de brutotonnage.

In de loop van 1981 werden 7 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 10 onttrokken werden. Bijgevolg bedraagt zij thans 205 schepen tegen 208 in 1980, hetzij dus een vermindering van 3 eenheden.

De evolutie van het aantal vaartuigen in de loop van 1981 moet als volgt omschreven worden :

Aanwinst :

7 eenheden, namelijk

- a) 6 nieuwe eenheden in de vaart gebracht : O.231, Z.53, Z.60, Z.84, Z.300, N.36.
- b) 1 eenheid door aankoop in het buitenland : O.131.

Verlies :

10 eenheden :

- a) 4 door schrapping : Z.62, Z.429, Z.542, N.1
- b) 5 door verkoop naar het buitenland : O.182, O.333, Z.37, Z.570, Z.600
- c) 1 door vergaan : Z.180

Evolutie van de visserijvloot in 1981 zelf :

Scheepsklasse	Toestand op	
	31 december 1980	31 december 1981
tot 35 Brt	27	26
36 tot 70	53	52
71 tot 180	102	96
180 tot 400	24	29
meer dan 400	2	2
Totaal	208	205

Verder ontlenden wij aan dit verslag dat in het jaar 1938 de Belgische zeevisserijvloot nog 510 eenheden telde, aantal dat voortdurend verminderde om in 1944 nog slechts 308 te tellen. In 1945 ging dit getal terug in de hoogte, waarschijnlijk dank zij de terugkeer van heel wat reders en vissers uit Engeland en bereikte aldus eind van dit jaar 399 om in 1946, altijd nog onder de invloed van terugkerende reders, 479 te bereiken. Vanaf dit jaar is de vloot, wat het aantal eenheden betreft, gestadig teruggevallen tot thans 205 eenheden. Wel moeten we laten opmerken dat er geen vergelijkingsmogelijkheid is tussen de eenheden van vóór en kort na de tweede wereldoorlog, zowel wat de grootte betreft, de sterkte van de motor, de uitrusting en vangstcapaciteit, met deze van het jaar 1981.

Wij brengen hier openlijk hulde aan de vlugge wijze waarop het Ministerie van Verkeerswezen, afdeling visserij, zo vlug een jaarboek over de Belgische visserij heeft openbaar gemaakt.

Meestal, en dit is in vele ministeries en landen het geval, duurt het meer dan een jaar om de resultaten met de daaraan verbonden beschouwingen te leren kennen.

P.V.

Scheeps-klasse	Aantal schepen	Brutotonnemaat		Drijfkracht in P.K.	
		Minimum & maximum	Totaal	Minimum & maximum	Totaal
tot 35 Brt	26	5 à 35	720	75 à 240	3.985
35 tot 70	52	35 à 70	2.571	135 à 400	11.176
70 tot 180	96	70 à 180	10.897	200 à 900	43.568
180 tot 400	29	180 à 400	6.431	500 à 1.200	27.012
meer dan 400	2	400 à 1.000	969	1.200 à 1.350	2.550
Totaal	205		21.588		88.291

Hiervan zijn nog 195 vaartuigen in de vaart

WEETJES OVER DE BELGISCHE VISSERIJVLOOT

Op 31 december 1981 waren er 894 aangemonsterde varende bemanningsleden in de Belgische visserijvloot, waarvan 279 voor vaartuigen met Oostende als thuishaven, 480 voor Zeebrugge, 125 voor Nieuwpoort en 10 voor Blankenberge. Hiervan waren er 193 schippers, 411 matrozen, 9 lichte matrozen en 103 scheepsjongens minder dan 18 jaar. Verder waren er nog 367 beschikbaar.

Bij de schippers van de Belgische vloot waren er in 1981 23 jonger dan 25 jaar. Er waren er echter ook nog altijd 14 bij van 56 tot 60 jaar, 2 van 61 tot 65 jaar en 1 van 66 (!) jaar ouderdom. Kwestie van een taai gesproken! De gemiddelde leeftijd van het ganse personeel van de visserij bedraagt 30 jaar en 10 maand.

In de Belgische vissersvloot einde 1981, waren 24 motoren van een ouderdom van 1 tot 5 jaar, 39 motoren van 6 tot 10 jaar en 57 motoren van 11 tot 15 jaar. Van 1 tot 15 jaren waren er dus 190 motoren zijnde bijna 59% der vloot. Verder waren 85 motoren ouder dan 15 jaar, zijnde 41% van de motoren der vloot. De gemiddelde ouderdom van de 205 motoren van de Belgische vloot was eind 1981 benaderend 14 jaar.

In 1981 bezat België nog altijd een Scheldevisserijvloot bestaande uit 8 motorkotters en 2 klipperaken. Deze 10 vaartuigen behoren toe aan 5 thuishavens, namelijk 4 voor Boekhoute, 2 voor Kieldrecht, 2 voor Antwerpen, 1 voor Rupelmonde en 1 voor Doel. Deze 10 vaartuigen beschikken in totaal over 2.025 pk. hetzij een gemiddelde van 202 pk. per vaartuig. De totale tonne-maat is 369 Brt of bijna 37 gemiddeld per vaartuig. Eind 1981 waren er 7 vaartuigen bemand en 14 vissers aangemonsterd, of gemiddeld 2 per vaartuig.

Eind 1981 was de Belgische visserijvloot het eigendom van 181 rederijen, waarvan er 163 één schip uitbaten, 15 rederijen 2 schepen, 2 rederijen 3 schepen en 1 rederij 6 schepen.

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

**BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)**

SLUIKSTORTING AFVAL IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

Nadat men reeds is moeten overgaan tot een nieuwe regeling in verband met de stedelijke taksering op het afhalen van het pakhuisvuil, en dit nu niet meer gebeurt aan de hand van zoveel franken per minuut die de mannen van de reinigingsdienst nodig hebben gehad om het afval op te laden, gebeurt dit nu op basis van een jaarlijks forfait.

Een voordeel hieraan verbonden is het feit, dat elkeen nu weet wat hij te betalen heeft, maar vooral ook weet, dat hij niet meer zal moeten opdraaien voor het afval van diegenen, die over geen pakhuis beschikken of er niet als onderverhuurder zijn ondergebracht, en alles voor een pakhuis komen neerleggen. Dit gebeurde niet alleen des avonds laat of 's morgens vroeg bij afwezigheid van de pakhuishouders, maar zelfs bij klaarlichte dag. Meer dan eens hebben wij pakhuishouders horen sakkeren dat de hoop afval, op het voetpak voor het pakhuis, elk ogenblik vergrootte. Het toegepaste stelsel was dan ook niet houdbaar en onrechtvaardig. Het is best dat men er van afgestapt is en het systeem vervangen heeft door een forfaitaire jaarlijkse taks.

Wel gaan velen niet akkoord dat het afhalen slechts de maandag en de dinsdag gebeurt en dat men een speciale afhaling dient aan te vragen en afzonderlijk te betalen indien men ook op andere dagen het afval wenst te zien afhalen.

Als men nu echter gemeend heeft dat met het nieuw stelsel sluikstorten van afval opgelost is, dan heeft men het verkeerd voor, getuige de speciale waarschuwing die men heeft bekend gemaakt en die ook te lezen staat op het vismijnbord waarop de aangekondigde verkopen te lezen staan, dat er onmiddellijk proces-verbaal zal opgesteld worden tegenover de overtreders. Het is inderdaad nu zo, dat de pakhuishouders zelf nu minder met de sluikstorting van visafval op het voetpad van hun pakhuis, in de maag zitten. Dat er nu op maandag of op dinsdag meer ligt dan van hen zelf afkomstig is, wordt nu toch in het forfait verrekend. Volledig in orde is het echter nog altijd niet wanneer de sluikstorting op de volgende dagen gebeurt en men dan in feite het afval, tegen afzonderlijke verrekening moet laten weghalen, ofwel het afval binnen houden tot de volgende week ! Daarom ook de dreigende vinger die het vismijnbestuur heeft opgestoken om onverbidde sluikstorters op de bon te laten zetten. Inderdaad zijn er heel wat visveters en detailhandelaars, die niet in een pakhuis ondergebracht zijn en dan maar heimelijk van hun afval moeten zien af te komen. Ze nemen dit afval zeker niet mede naar huis. Vele van deze kleinhandelaars beschikken zelfs niet eens over een viskoperskaart, terwijl ze toch van de akkomodaties en diensten van de vismijn profiteren. Deze kleinhandelaars gaan zich

bevoorraden bij de groóthandel, hetzij in hun pakhuisen, hetzij onmiddellijk in de markt zelf.

Jaren terug had men een werkwijze in voege gebracht, waarbij van elke auto die de mijn aan deed, een inkomrecht gevraagd werd, behalve voor diegenen die over een koperskaart beschikten. Het toezicht, namelijk de aangestelde die de kaartjes tegen een vergoeding moest uitreiken, als we het goed voor hebben, was dit toen 20 fr., kostte echter meer dan er kon opgehaald worden. We menen echter dat dit best zou kunnen vervangen worden door van elke viswagen, dat wil zeggen een wagen die gebezigd wordt voor de vishandel, waarvan de eigenaar niet over een koperskaart beschikt, een forfaitaire jaarlijkse taks te innen tegen uitreiking van een bijzondere kaart. Daarvoor zou zeker geen bijzondere aangestelde van doen zijn. De politie en de aanwezige toezichters, die nu toch veel vrije tijd hebben, zouden op het onverwachts deze kaart kunnen opvragen. Het zou anderszits geen maanden duren vooraleer deze mensen de houders van dergelijke kaart zouden kennen. Het gaat hier dus enkel over wagens die voor de vishandel gebezigd worden of voor vervoer van vis. Aldus zouden er ook velen, die van de vismijnakkomodaties voor hun handel gebruik maken en noch een pakhuisbijdrage betalen, noch over een viskoperskaart beschikken, eveneens en steentje bijdragen voor het eventueel afval dat ze hier of daar frauduleus achterlaten. Men zou dan misschien kunnen overwegen ergens een afvalplaats ter beschikking te stellen voor het achterlaten van het afval.

samenwerkende vennootschap

HULP IN NOOD

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h.r.o. 11.151 — bank brussel lambert 384-1605068-93 — postrekening 000-0081289-03

h. baelskaai 27 - 8400 oostende — telefoon (059) 32 16 89 — telex : hunood 81229

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering der maatschappij die zal doorgaan op VRIJDAG, 7 MEI 1982 om 16.30 u. in de grote cafetaria van het Sportkompleks "Ter Polder", Spuikomlaan, 21, te Bredene.

DAGORDE

- 1) Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1981 ;
- 2) Verslag van het College van Commissarissen ;
- 3) Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31 december 1981 ;
- 4) Ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen ;
- 5) Vaststelling van de vergoeding voor commissarissen, ingevolge art. 29 van de statuten ;
- 6) Herkiezing beheerders en commissarissen ;
zijn ingevolge art. 23 van de statuten uittreidend en herkiesbaar :
a/ als beheerder : Coene Arthur, Degraeve Roger, Martinsen Oscar, Vantorre Gerard, Vantorre André, Vens Georges en Wynsberghe Constant.
b/ als commissaris : Dutrieue Roger.
Leden die hun kandidatuur voor verkiezing als beheerder stellen moeten dit doen op basis van art. 28 van de statuten, luidend als volgt :
„De leden van de beheerraad worden gekozen door de algemene vergadering. De voorgedragen leden moeten „door minstens drie leden aangeboden worden, **ten laatste acht dagen vóór** de algemene vergadering.”
- 7) Verscheidene.

Namens Hulp in Nood,

P. VANDENBERGHE
Directeur

A. COENE
Voorzitter



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,

8380 Zeebrugge

Tel. (050) 54.64.26

Privé (02) 731.74.66

TRAFIEKEVOLUTIE IN OOSTENDSE HAVEN

Relance voor zeevisserij maar achteruitgang voor binnenscheepvaart

Van de hand van de heer Van der Zee, verscheen in de Antwerpse Lloyd het tweede gedeelte van het artikel „Trafiekevolutie in Oostendse haven”, namelijk „Relance voor Zeevisserij, maar achteruitgang voor binnenscheepvaart”.

We geven dit tweede gedeelte volledig weer.

Na de analyse van de maritieme goederen-traffic in de handels- en RMT-haven van Oostende, worden nu de zeevisserij en de binnenscheepvaart behandeld. Ook wordt het belang van de pleziervaart voor de toeristische ontwikkeling van de Ensorstad belicht.

Vooreerst de visserijsector, waar men het aanlopen van 7.095 vissersvaartuigen noteerde in 1981. Vergeleken met het jaar voordien was dit een aangroei met 505 eenheden of 7%. Ongeveer 1/3 van dit totaal, hetzij 2.600 hoogzeetrelers, meerden af aan de vismijn van het grote visserijdok. De rest kwam aanleggen aan de pittoreske Visserskaai in het stadscentrum. Het betrof hier hoofdzakelijk eenheden die de kustvisserij beoefenen.

Wat nu de lossingen voor deze 7.095 aanlegbeurten betreft, noteerde men een vooruitgang met 5.944 ton of 36% t.o.v. 1980. Voor Oostende betekenen de 22.288 ton vislossingen van vorig jaar een absoluut record na lange jaren van harde crisis. Zie hier voor de evolutie sedert 1976:

Oostende	Lossingen	Groei
1976	21.439 t.	—
1977	19.733 t.	— 8 %
1978	21.004 t.	+ 6 %
1979	16.307 t.	— 22 %
1980	16.344 t.	+ 0,2%
1981	22.288 t.	+ 36 %

Ook op het vlak van de besommingen is de vooruitgang van vorig jaar bijzonder duidelijk: in globo beliep het verkoopcijfer 750.908.529 BF juist geteld, hetzij 107 miljoen of 16% meer dan in 1980.

In een vorige bijdrage hebben wij de redenen van de jarenlange stagnatie uiteengezet. Ter herinnering: overbevissing, uitbreiding van territoriale zones, dure brandstofprijzen, verouderde vissersvaartuigen, vangstverbod voor bepaalde vissoorten, invoering van quota per land en gunstiger prijzen voor de lossingen in Engeland.

In 1981 kwam echter een kleine wijziging in dit patroon. Onze vloot was gemoderniseerd door het toekennen van slooppremies en bouwtoelagen, IJslandvaarders, kregen verbod hun vangsten verder in Engeland te verkopen, de haringvisserij boekte meer succes en betere prijzen werden op eigen markten voor de vangsten aangeboden. Dit alles verklaart waarom 1981 voor Oostende het absoluut recordjaar werd qua zeevisserij.

Over nu naar de binnenscheepvaart, die volgende resultaten gaf voor het voorbije jaar:

Binnenscheepvaart	Aanvoer	Afvoer
1-12/1981		
Eenheden	219	208
Ladingen	57.701 t.	9.691 t.
	(-2,1%)	(-41%)

Wanneer we hier de statistieken van de laatste 15 jaar nagaan constateert men een gestadige terugloop van de binnenscheepvaarttrafiek in de Oostendse handelshaven. Deze evolutie werd in de Ensorstad versneld door het wegvallen van de grint- en petroleumtrafiek, die geleidelijk aan via maritieme weg gingen gebeuren.

In 1975 werd de toestand plots dramatisch: een daling van de goederen-traffic met 40%! De economische crisis woedde toen in alle hevigheid, terwijl de lange staking van de schippers belangrijke trafiekverschuivingen naar andere transportsectoren voor gevolg had. Het jaar 1976 zorgde echter voor een zekere stabilisering en ook 1977 was niet zo slecht. In 1978 daarentegen kende men andermaal een terugloop van het afvoercijfer, ditmaal met liefst 54%! In 1979 was het de import die met 37% terugliep. Voor 1980 waren zowel aan- als afvoer opnieuw expansief met respectievelijk + 39% en + 33%.

Een bondige analyse voor 1981 wijst op een vooruitgang bij slechts drie aanvoertafieken, te weten de oliederivaten, de veevoeders en het zetmeel. Als afvoertafieken vermelden de statistieken slechts chemische produkten en veevoeders. Alle andere trafieken van vorig jaar zijn nu eenvoudig weg verdwenen. De regressie was derhalve bijzonder zwaar bij de afvoer zoals blijkt uit bovenstaande tabel.

Het belang van de yachting voor de toeristische ontplooiing van Oostende

Besluiten wij dit maritieme overzicht van het

Oostendse havencomplex met een beknopte analyse van de recente statistieken in verband met de yachting. Drie deelhavens komen in aanmerking sinds de inhuldiging van het Mercator-complex medio 1976.

Voor laatstgenoemde haven, beheerd door de Stad Oostende, gelden volgende cijfers. Ze zijn relevant voor de evolutie van de yachting in de drie deelhavens: Mercator-NSYC en RYCO-haven.

Jaar	Binnengevaren yachten	Evolutie
1975	1.473	—
1976	3.599	+ 344%
1977	4.681	+ 30%
1978	4.386	— 6%
1979	5.516	+ 25%
1980	4.856	— 12%
1981	4.723	— 3%

Voor de Mercatorhaven sluit de balans 1981 dus af met een terugloop van 3% op een totaal van 4.723 binnengeloopte yachten. Voegt men bij dit getal de cijfers van de NSYC- en RYCO-havens, dan bekomt men een totaal van 14.168 yachten, hetzij 2% minder dan in 1980.

Het groot aantal aanlegbeurten van pleziervaartuigen getuigt voldoende van het belang van de yachting voor de toeristische ontplooiing van de Ensorstad. Samengevat volgen nu nog eens de resultaten behaald in de verschillende deelhavens van Oostende:

Havencomplex	Trafiek 1981	Evolutie
Stadshaven	1.690.658 ton	— 2%
RMT-haven	113.332 wagens	+ 10%
Vissershaven	22.288 ton	+ 36%
Binnenvaart	67.392 ton	— 10%
Yachthaven	14.168 eenheden	— 2%

75 JAAR HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Brugge kent in 1982 nog een andere belangrijke verjaardag, nl. het 75-jarig bestaan van de haven van Zeebrugge. Waar de Bourgondische activiteiten vooral op het verleden en het heden gericht zijn, kan zonder twijfel gezegd worden dat het thema van de haven van Zeebrugge ook het verleden omvat maar ook het huidig en vooral het toekomstig belang van deze maritieme en industriële groeipool. Twee manifestaties worden opgezet om deze verjaardag een waardig karakter te geven, nl. een internationaal symposium, en een belangrijke tentoonstelling gericht op het grote publiek.

Ongehoorde geldverspilling

Men schrijft ons :

Alhoewel hetgeen hier volgt geen rechtstreeks verband houdt met de visserij, is het toch nuttig dit eens ter overweging aan onze lezers mede te geven. Inderdaad zou slechts een deeltje van het verspilde geld nuttig kunnen aangewend worden voor de modernisering van de visserij, voor financiële tussenkomsten aan zeer lage renten, voor subsidies voor brandstofaanschaffing, enz...

Daarom ook dit artikel, zijnde een vraag gesteld door volksvertegenwoordiger Gabriëls aan de Minister van Verkeer. Deze vraag werd tot nu toe niet beantwoord, hetgeen wij wel enigszins begrijpen, want het is een zeer pertinente vraag en, vooral gezien deze toestanden niet sedert gisteren gebeuren, ook wel vervelend voor het betrokken ministerie, dat er toch een zekere verantwoordelijkheid voor draagt en niet ingrijpt.

SABENA, JAARLIJKS VERLIES

In een interview in de Standaard van 6 maart deelt de minister mede, dat er bij Sabena 200 topmensen werken, die jaarlijks samen een half miljard verdienen en betaald worden om **niet te komen werken**. In een normale arbeidsverhouding wordt iemand die niet komt werken en toch

betaald wordt, onmiddellijk ontslagen en zonder recht op werkloosheidsuitkeringen. In een maatschappij als Sabena, die jaarlijks miljarden verlies lijdt, is dit verontrustend. Maatregelen dringen zich op :

Graag had ik van de minister vernomen :

1. Hoe is het te verklaren dat 200 topmensen in een bedrijf kunnen betaald worden maar er niet voor werken ?
2. Welke functies deze mensen in Sabena bekleeden ?
3. Is hun aanwezigheid dan niet noodzakelijk voor een goed functioneren van Sabena ?
4. Welke maatregelen heeft de voogdijminister voor een goed functioneren van Sabena al genomen om tot een efficiënter inzet van het personeel te komen ?
5. Welke maatregelen zijn er tot heden genomen om bij Sabena tot een lager verlies te komen ? Welke resultaten heeft dit gehad ?

Als wij even het rekensommetje doortrekken, dan stellen wij vast, dat deze 200 topmensen een gemiddeld jaarloon verdienen van 2,5 miljoen fr om ergens anders, hetzij onder dezelfde omstandigheden, hetzij misschien met meer aanwezigheid, nogmaals een vette wedde op te strijken.

Wij stellen eveneens vast, dat de Sabenaverliezen door de Staat uitgekeerd worden, dat wil zeggen door ons belastingbetalers en dat is wraakroepend. Moest het gaan om ergens een

privaat-aannemer, dan kan deze met zijn geld doen wat hij ermede wenst te doen, eventueel mensen betalen die er niet komen werken. Wanneer dit echter gebeurt met het geld van „Honoré Gepluimd” dan is dit een misdaad. We vragen ons zelfs af of de belastingsbetaler die hier tenslotte het slachtoffer van is, geen recht heeft een aanklacht bij het gerecht in te dienen. Volgens het Burgerlijk Wetboek art. 1383 en volgende heeft diegene die geschaad wordt door een derde en die deze schade kan aantonen en bewijzen, recht op schadevergoeding !

In elk geval, vermits de nieuwe minister dit zelf heeft uitgebracht in een interview met de Standaard, is het hierdoor bewezen, dat deze topfunctionarissen kunnen gemist worden en dat er maar één oplossing is : ze voorlopig zonder wedde schorsen en het Comité van Hoog Toezicht inschakelen. Het is echter zo, dat men liever een leger belastingcontroleurs loslaat op gewone mensen om daar eventueel enkele tienduizenden franken los te wrikken, waar de honderden miljoenen elders zo maar te rapen liggen.

”HET VISSERIJBLAD”

”Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

S.V. SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende

Telex Hunood 81.229

Postcheckrekening 000-0018222-83

H.R.O. 15007

Tel. Burelen (059) 32 29 51 - 32 09 31

Werkhuis (059) 32 39 79 - 32 08 20

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in de grote cafetaria van het Sportcentrum, Spuikomlaan 21, te Bredene, VRIJDAG 7 MEI om 15 uur.

Dagorde :

1. Verslag van de Raad van Beheer
2. Verslag van het Kollege van Kommissarissen
3. Goedkeuring Balans en Winst- en Verliesrekening per 31-12-1981
4. Ontlasting te geven aan Beheerders
5. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
6. **Vaststellen teruggaven voor 1981** en bestemming van het saldo alsook uitkering van aandelen aan uittreedende leden
7. Vaststellen vergoeding Kommissarissen
8. Lidgeld 1982

Voordracht : Het gebruik van scheepsverven voor vissersvaartuigen.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op Uw aanwezigheid.

Met de meeste hoogachting,
Namens de Beheerraad,

De Directeur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter,
E. VERLEENE

TWEE OOSTENDSE TREILERS OPGELEID DOOR NOORSE KUSTWACHT

Twee Oostendse treilers werden vorige week vrijdag door de Noorse kustwacht opgeleid en gedwongen koers te zetten naar Stavanger. Het gaat met name om de O.35 "Torbay" van de Rederij Zeester en de O.232 "Luc Peter" van de Rederij Vigo NV. Preciese gegevens nopens de feiten, die moeten verstrekt worden door enerzijds de Belgische Ambassade in Oslo en anderzijds het Ministerie van Binnenlandse Zaken, waren bij het ter perse gaan nog niet beschikbaar maar volgens geloofwaardige bronnen, zouden de schippers zich schuldige hebben gemaakt aan enerzijds het verwaarlozen van de meldingsplicht en anderzijds het vissen binnen de 200 mijlszone. Wat de eerste overtreding betreft, hebben de schippers, zoals bekend, de plicht zich te melden aan Radio Bergen zodra zij in voornoemde gebieden aan het vissen zijn. De schippers worden er van verdacht dit niet te hebben gedaan. Anderzijds bestaat het vermoeden, dat men zich binnen de 200 mijlszone zou hebben gewaagd tijdens het vissen maar uit goede bron werd dan weer vernomen, dat de

kans erg groot is, dat het hier om een grensgeval zou gaan. Zeker is, dat het niet gaat om een gebrek aan licentie. Zoals bekend is een dergelijke licentie nodig voor het vissen in voornoemde zone beneden de 62e breedtegraad maar die verplichting geldt dan alleen voor treilers met een brutotonnage die de 200 ton overtreft. Geen van beide vaartuigen verkeert in dit geval. Het kan ook dat de schippers in overtreding werden genomen omdat de netmazen niet de voorgeschreven 90 mm hadden voor het bedrijven van de kabeljauw- en gulvisserij.

Wat ook, dinsdagnamiddag konden de beide treilers weer naar de visgronden uitvaren nadat door de betrokken rederijen een bankgarantie was voorzien. Naar wij nog konden vernemen zou deze zaak pas in augustus door de bevoegde rechtbank behandeld worden en zou de bankgarantie door de Rederscentrale gegeven zijn.

Dit laatste delen we echter uit alle voorbehoud mede.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

— Tijdens de visserij sloeg de Z.27 vast aan een wrak ; door de hevige ruk die hiermede gepaard ging is de kabel doorgeknakt en ging de stuurboordboel met 50 vadem staaldraad verlopen.

— Aan boord van de Z.99 is een waterleiding van de motor gesprongen waardoor het water op de dynamo spoot. De dynamo viel uit ingevolge een kortsluiting. Men kon zich echter verder behelpen door de dynamo van de hulpmotor in te schakelen.

— Op de visgronden kreeg men aan boord van de O.142, tijdens het wegzetten van de netten, de bakboordkorre in de schroef. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men de sleephulp moest inroepen van de O.737.

— De Z.38 heeft een vrij turbulente reis achter de rug. Tijdens de werkzaamheden aan boord kwam matroos Bogaert Patrick ten val en kloeg over pijn in de borst na contact met een bakplank. Hij kon wel verder werken. Na verkoop in Hanstholm werd uitgevaren naar de visgronden. Op de visserij kwam het Deense vissersvaartuig "T.40" langszij en beschuldigde schipper Vlietinck Alfred er van vijftien staande netten te hebben weggekord. Dat werd evenwel weerlegd want volgens de schipper van de Zeebrugse treiler had men in het opgegeven gebied niet gevestigd. Nadien werd de visserij verder gezet maar op de terugreis kreeg men een zware storm te verduren. Vier deklichten werden vernield terwijl een loopplank verdwenen was.

— Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de Z.53 een vreemd voorwerp in de schroef. Daardoor lieten zich trillingen op het achterschip gevoelen terwijl bovendien, bij een verhoogde snelheid, de temperatuur van de motor en de schroefas opliepen. Op halve kracht werd dan maar koers gezet naar de thuishaven.

— Tijdens het vissen sloeg aan boord van de Z.196 het alarmsysteem in werking. Een nazicht wees uit dat de oliedruk van de motor was weggevallen. Gezien de oliepomp met eigen middelen niet kon hersteld worden, werd beroep gedaan op de Z.324 die de sleep naar Zeebrugge verrichtte.

— Tijdens het afmeren van de N.723 in de Nieuwpoortse vissershaven kwam dit vaartuig tegen een wrijfhout terecht. Bedoeld wrijfhout vertoonde echter reeds een barst van ruim één meter lengte maar door de stoot werd de barst nog groter. Het vaartuig zelf liep geen schade op.

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**.

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Te koop : MOTORTRAWLER «URANUS», ex. Z.581, in perfecte staat, volledig gezandstraald en gemetaliseerd, gereed voor visserij, uitgenomen vistuig. Prijs: 135 duizend gulden. Voorwaarden zich wenden A. Hoekman, Klifkade 15, 8320 AA Urk (Holland).

MOTORVISKOTTER BU 152, gebouwd als houten viskotter in Duitsland met stalen spanten, waarvan het hout is afgedaan en rondom geheel opnieuw met staal beplaat. Prijs 120 duizend gulden. Zelfde adres. (8804V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Voor alle vissoorten werden deze week weer vrij hoge prijzen betaald. Dinsdag nog hogere dan maandag, vooral voor gul en kabeljauw. Veel vis op de vrijdag, toen werden de minst gunstige prijzen genoteerd. Zeven schepen is ook wel wat veel voor een vrijdag. Veel profijt is er die dag meestal niet te halen als er zoveel schepen zijn. Vooral ronde soorten hebben het die dag minder goed gedaan.

De tongprijzen zijn redelijk vast gebleven. Er werd tot 310 fr. betaald voor driekwartsorteringen, de lappen kregen rond de 200 fr. en grote tong tot 300 fr. De voor/kleine noteerden dit keer rond de 200 fr. terwijl kleine tong nog tot 150 fr. kreeg. De slips werden meestal verkocht tussen 115 en 130 fr. het kg.

Rariteiten worden steeds schaarser. Vandaar dat voor rode knorhaan nu al tot 133 fr. het kg. betaald werd en dat de vlaswijting ruim 80 fr. het kg. haalde. De kabeljauw liep dinsdag op tot 90 fr. terwijl de duurste gul toen bij de 75 fr. noteerde. Voor schelvis lag de prijs tussen 40 en 65 fr. op dinsdag. De vangst van de Monkey Bank werd dan ook aan een flinke gemiddelde prijs verkocht. Een koppel noordzeeschepen dat normaal op de eigen markt had moeten zijn, verkocht zijn vangst in het buitenland. Iets waarover de handel niet te spreken was, vooral nu er toch gebrek aan vis is en ook hier flinke prijzen betaald worden.

Van IJslandvis was er deze week geen spraak. Wel is de O.317 deze week klaar geraakt en vertrokken naar de IJslandse gronden op hoop van zegen. Daarmee zijn dan weer drie IJslanders in de vaart, toch zullen we nog ruim een week moeten wachten op de eerste vangst.

De kustvisserij moest het met iets minder stellen dan verleden week. De weersomstandigheden waren wel iets ongunstiger. Toch zijn ook de tongvangsten fel verkleind, dit volgens de kustvissers door het wegvissen van de tongen door grote Nederlandse treilers.

De garnaalaanvoer was ook een stuk kleiner waardoor de prijzen weer opliepen en schommelden tussen 150 en 155 fr. het kg.

dag. vis tong fr.

VRIJDAG 23 APRIL 1982

MONKEY BANK				
O.309	14	265		564.274
KANAAL				
O.183	20	110	5520	1.496.568
Z.19	16	75	5890	1.342.380
O.127	14	35	2580	587.845
O.303	14	30	2430	502.034
O.705	14	55	3800	903.767
WEST				
N.736	6	115		311.072

MAANDAG 26 APRIL 1982

KANAAL				
O.229	17	310		873.696
Z.583	17	105	6080	1.690.477
N.36	14	105	5260	1.576.761
O.518	14	65	3980	1.153.605
O.231	14	50	5290	1.406.387
WEST				
N.172	5			566.632

DINSDAG 27 APRIL 1982

MONKEY BANK				
N.706	12	255		689.690
KANAAL				
Z.499	18	70	4580	1.224.405

WOENSDAG 21 APRIL 1982

MONKEY BANK				
N.708	11	250		603.239
WEST				
N.597	6	240		640.746

VRIJDAG 30 APRIL

MONKEY BANK : O.232 (50 gul, 100 schelvis)

MAANDAG 3 MEI

KANAAL : Z.34, O.369, Z.183, O.134, O.206, O.118

MONKEY BANK : Z.38 (vermoedelijk) N.752

WEST : O.35, N.45, N.376

DINSDAG 4 MEI

NOORDZEE : O.26/O.285 (vermoedelijk)

WEST : N.3.

WOENSDAG 5 MEI

KANAAL : Z.483.

MONKEY BANK : O.135.

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

DONDERDAG 22 APRIL 1982

Z.196	W	3200	140	13	1.567.020
Z.569	KRP	100	70	11	433.885
Z.418	KN	3000	140	20	1.331.367
3.332.272					

VRIJDAG 23 APRIL 1982

Z.319	W KN		1200	80	14
700.060	Z.462	KNN		3000	120
16	1.131.960				
Z.402	KRP			100	11
394.411	Z.300	K		500	15
2	129.860				
Z.201/					
B.601	K				
117.200 2.473.491					

MAANDAG 26 APRIL 1982

Z.525	W	50	5	6	148.160
Z.568	W	250	30	7	150.870
Z.198	N	400	180	16	590.220
Z.500	K	500	15	6	172.540
Z.42	KN	3000	120	20	913.028
Z.563	W	100	60	9	292.610
Z.474	K	800	45	7	235.730
Z.200	KN	3000	100	18	908.780
Z.427	W	50	85	13	319.840
Z.533	W	100	100	13	421.700
Z.126	KN	28	130	20	1.080.293
5.233.771					

DINSDAG 27 APRIL 1982

Z.494	K	100	2	1	18.720
Z.484	KN	2500	100	18	862.550
Z.573	KRP	150	120	10	610.840
Z.321	W	800	80	11	631.760
Z.582	W		55	11	407.380
Z.55	K	50	25	2	59.478
2.590.728					

WOENSDAG 28 APRIL 1982

Z.12	K	100	45	2	67.950
Z.315	KN	250	360	12	831.230
Z.47	KRP	5000	250	18	1.860.190
Z.331	W	2200	150	20	1.208.940
Z.176	W	2600	120	19	1.014.940
Z.307	K	100	110	11	524.660
Z.431	KN	4000	120	17	1.278.540
6.786.405					

DONDERDAG 29 APRIL 1982

Z.98	KN	4000	220	18	1.868.300
Z.27	W	2400	300	12	1.267.335
Z.506	KN	5000	200	18	1.628.989
Z.16	W		220	12	2.089.955
Z.494	K				48.239
Z.55	K				75.990
6.978.808					

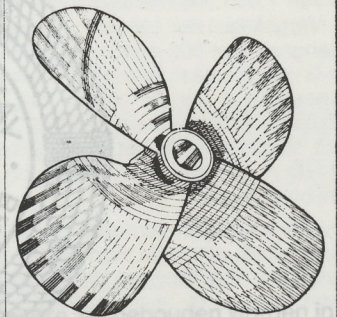
"HET VISSERIJBLAD"

"Het Visserijblad" is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden, Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie
Van Voorden België

Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

NIEUWPOORT

DONDERDAG 22 APRIL 1982

GARNAAL
N.782 186 kg. 21.471 fr.

VRIJDAG 23 APRIL 1982

VIS
N.346 4.973 kg. 199.057 fr.
N.349 126 kg. 22.813 fr.
N.788 134 kg. 23.716 fr.
N.720 590 kg. 80.281 fr.
N.211 338 kg. 56.010 fr.
N.575 677 kg. 93.360 fr.
N.700 251 kg. 40.784 fr.
N.22 345 kg. 62.077 fr.
N.88 211 kg. 38.828 fr.
N.710 524 kg. 79.218 fr.

GARNAAL
N.106 112 kg. 14.250 fr.
N.782 117 kg. 14.548 fr.

Eén vaartuig van de West en negen kustvaartuigen losten samen 8.200 kg vis voor een totale waarde van 679.624 fr. Tong nr. 1 kreeg 192 à 196 fr./kg en tong nr. 2 292 à 300 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 304 à 312 fr./kg en voor tong nr. 4 of fruitong 292 à 308 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 236 à 248 fr./kg en kleine tong 124 à 130 fr./kg. Grote tarbot haalde 370 à 390 fr./kg. Griet 170 à 190 fr./kg en tongschar 90 à 130 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1750 à 2250 fr. de ben opgekocht, drieling of middenslagpladijs tegen 2250 à 2750 fr. de ben en visjes tegen 1250 à 1500 fr. de ben. De veilprijs der kabeljauw werd op 3250 à 3750 fr. de ben gesteld en die der gul op 2300 à 2750 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2500 à 2750 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1700 à 1900

fr. de ben. De prijs voor rog betaald varieerde van 70 à 88 fr./kg en voor doornhaai 40 à 45 fr./kg, wijd men voor zeehond 40 à 44 fr./kg neerpende. Robaard noteerde men aan 65 tot 75 fr./kg, rode soldaten aan 75 tot 85 fr./kg, knorhaan aan 1000 tot 1250 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 1600 à 1750 fr. de ben aan en kleine zandschar tegen 1100 à 1250 fr. de ben. De vrijdagmarkt werd gekenmerkt door geringe belangstelling vanwege de handelaars en door een middelmatige prijsnotering.

ZATERDAG 24 APRIL 1982

GARNAAL
N.106 39 kg. 4.953 fr.

MAANDAG 26 APRIL 1982

VIS
N.575 324 kg. 38.785 fr.
N.551 252 kg. 33.529 fr.
N.590 2.103 kg. 116.025 fr.
N.700 495 kg. 88.107 fr.
N.211 348 kg. 57.417 fr.
N.349 140 kg. 25.384 fr.
N.788 171 kg. 26.390 fr.
N.88 323 kg. 28.454 fr.
N.720 487 kg. 78.123 fr.
N.710 466 kg. 74.100 fr.
N.22 278 kg. 51.451 fr.

Op de maandagmarkt losten 10 kustvaartuigen en één vaartuig van de West hun vangst. Een nijpend tekort aan Westvis werd vastgesteld, zodat voor deze soort dan ook uitzonderlijk dure prijzen werden betaald. Tong nr. 1 kreeg 190 à 196 fr./kg en tong nr. 2 300 à 305 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 328 à 338 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 325 à 335 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 215 à 240 fr./kg betaald en kleine tong tegen 123 à 135 fr./kg. Grote tarbot noteerde men aan 300 tot 340 fr./kg, middenslag tarbot aan 260 tot 280 fr./kg en griet aan 200 tot 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3250 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2500 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 2000 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4300 à 4500 fr. de ben geboekt en gul tegen 2500 à 3600 fr. de ben, dit volgens sortering. Grote wijting haalde 3250 à 3400 fr. de ben en kleine wijting 2500 à 2700 fr. de ben. Tongschar kocht men tegen 98 à 153 fr./kg aan, grote zandschar tegen 2000 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Rode soldaten kocht men tegen 80 à 90 fr./kg aan, robaard tegen 70 à 85 fr./kg en knorhaan tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Goede interesse vanwege de handelaars en schaarse aanvoer van westvis kenmerkte de maandagmarkt.

DINSDAG 27 APRIL 1982

GARNAAL
N.106 57 kg. 7.656 fr.

WOENSDAG 28 APRIL 1982

VIS
N.723 4.662 kg. 233.888 fr.
N.349 278 kg. 46.621 fr.
N.788 173 kg. 31.940 fr.
N.575 985 kg. 96.154 fr.
N.88 223 kg. 38.098 fr.
N.211 303 kg. 45.302 fr.

N.700 167 kg. 28.870 fr.
N.22 155 kg. 27.149 fr.
N.720 278 kg. 42.107 fr.
N.551 838 kg. 74.312 fr.
N.710 464 kg. 63.134 fr.

GARNAAL

N.782 125 kg. 17.219 fr.

Slechts één vaartuig van de West en tien kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr. 1 betaalde men 186 à 190 fr./kg en voor tong nr. 2 294 à 298 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 320 à 326 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 315 à 325 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 185 à 215 fr./kg en kleine tong 120 à 130 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 240 tot 280 fr./kg genoteerd. Griet aan 190 tot 240 fr./kg en koningsvis aan 160 tot 170 fr./kg. Grote pladijs bewam 2750 à 3250 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 2500 à 3000 fr. de ben en visjes 1700 à 1800 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4000 à 4500 fr. de ben geveild en gul tegen 3000 à 3750 fr. de ben, dit volgens grootte. Voor grote wijting werd de marktprijs op 2850 à 3100 fr. de ben gesteld en voor kleine wijting op 1750 à 1850 fr. de ben. Rog werd tegen 125 à 130 fr./kg aan de man gebracht, doorn- of speurhaai tegen 50 à 60 fr./kg en zeehond tegen 45 à 55 fr./kg. Tongschar werd tegen 90 à 150 fr./kg opgekocht, grote zandschar tegen 2000 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Robaard bewam 80 à 90 fr./kg. Rode soldaten 90 à 100 fr./kg en knorhaan 40 à 45 fr./kg. Enkel één garnaalvaartuig loste 125 kg garnaal waarvan de prijs varieerde van 123 tot 129 fr./kg. Op de woensdagmarkt werd voor alle aangevoerde soorten een lonende prijsnotering geboekt.

VISAANVOER

	kg	fr
23 april	8.177	697.624
26 april	5.783	617.765
28 april	8.526	727.575

GARNAALANVOER

	kg	fr	min	max
22 april	186	21.471	104	110
23 april	229	27.518	115	125
24 april	39	4.953	127	127
27 april	57	7.182	126	126
28 april	125	15.668	123	129

ALLERLEI

Wegens illegale visserij binnen de 200-mijlszone van Birma, werden in oktober 1980 van vier vissersvaartuigen uit Thailand de 77 bemanningsleden in de gevangenis opgesloten. Thans, na zowat anderhalf jaar opsluiting, werden ze losgelaten! Ook India liet 129 vissers uit Thailand vrij nadat deze in november van het vorig jaar wegens beschuldiging van het vissen in de 200-mijlszone, werden aangehouden. Het betrokken vaartuig was, samen met vier andere vissersvaartuigen gevluht voor een naderende cycloon. Om de aanhouding te vermijden waren de vier andere gevluht, de cycloon tegemoet, en sindsdien werd niets meer over hen gehoord. In de ontwikkelingslanden schijnt men graag gevangenisstraffen uit te delen, jaren en maanden voor een eenvoudige overtreding, die er in dit laatste geval, geen was.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Ø (059) 32 16 76

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	26 april	27 april	28 april
Lappen	199 210	213 218	.....
Grote	297 307	308	.....
3/4	291 301	295 299	.....
Bloktongen	250 281	249 259	.....
Vóór-kleine	180 211	190 200	.....
Kleine	140 161	145 147	.....
Slips	115 128	119 125	.....

ZEEBRUGGE

niet medegedeeld

Grote .....	.....	.....	.....
Bloktongen .....	.....	.....	.....
Fruittongen .....	.....	.....	.....
Schone kleine .....	.....	.....	.....
Kleine .....	.....	.....	.....
Tout petit .....	.....	.....	.....
Slips .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

Tong I	190 196	.....	186 190
Tong II	300 305	.....	294 298
Tong III	328 338	.....	320 326
Tong IV	325 335	.....	315 325
Tong V	215 240	.....	185 215
Kleine tongen	123 135	.....	120 130

PLADIJS

OOSTENDE

	26 april	27 april	28 april
Platen	62 70	62	66
lek (groot-klein) ...	55 61	58	58
Derde slag	50 58	54	61
Platjes	17 35	17 24	33 35

ZEEBRUGGE

niet medegedeeld

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

NIUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	55 65	.....	55 65
Platjes	50 60	.....	50 60
Drielingen	30 40	.....	34 36

VERONTREINIGING VAN DE ZEE

Door volksvertegenwoordiger Gabriels, werd aan de Minister van Buitenlandse Betrekkingen, de heer Tindemans, een vraag gesteld in verband met de verontreiniging van de zee en het Internationaal Verdrag van 29 december 1972 en de bekrachtiging hiervan.

Deze vraag luidt :

België heeft het op 29.12.72 te Londen, Mexico-City, Moskou en Washington tot stand gekomen verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, nog steeds niet door een Belgische wet bekrachtigd.

Graag had ik van de minister vernemen :

- welke stappen sinds 1972 zijn ondernomen om tot bekrachtiging van dit internationaal verdrag over te gaan ?
- op welke termijn een Belgische Wet aan het parlement zal voorgelegd worden om dit belangrijk internationaal verdrag tot uitvoering te brengen ?

Het antwoord van de minister luidt :

De raadplegingsprocedure die moet toestaan het verdrag van 29.12.72 inzake voorkoming van verontreiniging van de zee tengevolge van het storten van afval en andere stoffen, voor goedkeuring aan het Parlement voor te leggen, is binnen verschillende daarbij betrokken departementen nog niet beëindigd. Zodra dit het geval zal zijn, zal mijn administratie alles in het werk stellen opdat het desbetreffend wetsontwerp zo spoedig (!) mogelijk door het parlement in behandeling zou kunnen worden genomen.

Tot daar dit antwoord.

Daarmede kan de goegemeente het stellen ! Tien jaar en een minister durft zonder verontschuldiging en zonder blikken noch blozen verklaren dat men in tien jaar in de betrokken departementen er nog niet toe gekomen is om de voorbereiding van het wetsontwerp te beëindigen ! Ook geen enkel vooruitzicht wordt de vragensteller medegegeven. Integendeel, zo-

dra dit het geval zal zijn (namelijk het beëindigen van de raadsplegingsprocedure) binnen de verschillende departementen, zal mijn administratie alles (!) in het werk stellen opdat het desbetreffend wetsontwerp zo spoedig mogelijk, enz...

Zouden er daar ook soms topambtenaren, zoals bij de Sabena, te vet betaald worden en velen niet op hun dienst komen ? Het illustreert in elk geval weer eens duidelijk welk blok aan het been verschillende departementele administraties zijn.

Het zou ons anderzijds evenmin verbazen moesten er, van buiten uit invloeden aangevend zijn, en dit met sukses, opdat de behandeling van het wetsontwerp in de kartons blijft hangen. België en Zeebrugge zijn immers een paradijs van doorvoer van schadelijk, vooral scheikundige stoffen, die per schip in zee worden geloosd. En daar zijn te veel kapitaalcrachtige belangen mede gemoeid die hun invloed en geld laten werken opdat dit winstgevend handeltje toch maar zo lang mogelijk kan doorgaan en dat de vervuilers zelf niet zouden moeten betalen om hun afvalstoffen onschadelijk te maken. Daar zullen de betrokken ministers zeker geen verandering in brengen en de administraties zelf laten betijen, tenware de heer Tindemans, met zich niet laat sollen, zoals zijn voorgangers het gedurende al die jaren hebben gedaan.

ALLERLEI

De voortdurende stijgende vraag van de inleggerijen voor tonijn met voor gevolg stijgende prijzen voor dit produkt, heeft als resultaat een indrukwekkende stijging van de bouw van tonijntrailers tot gevolg gehad. Dit is hier nu eens een voorbeeld waarbij de behoefte het produkt voortdurend achterna zit, in plaats dat het produkt de behoefte tracht uit te lokken.

"HET VISSERIJBLAD"

"Het Visserijblad" is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene

☎ (059) 32 16 76

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	26 april	26 april	27 april	27 april	28 april	28 april	26 april	28 april
Tarbot grote	339-360	.....	.....	.....	.....	.....	300-340	.....
Tarbot middel	266-335	.....	.....	.....	.....	.....	260-280	240-280
Tarbot klein	193-213	.....	.....	.....	.....	.....	190 210	140
Griet groot	213 239	.....	.....	.....	246	.....	200 240	190 240
Griet middel	156 199	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	73 75	.....	52 55	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	56 66	.....	42 48	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	41 50	.....	40 44	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	113 125	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	95 103	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 130
Tilten	80 91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	59 73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 130
Halve mans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	56 81	.....	68 89	.....	65 84	.....	86 90	80 90
Gul (groot)	62 68	.....	65 76	.....	65 73	.....	50 72	60 75
Gul (middel)	56 63	.....	60 68	.....	56 62	.....	.....	.....
Gul (klein)	30 57	.....	29 57	.....	31 48	.....	.....	.....
Hozemondhamme	105 267	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	59 67	.....	79	.....	54 62	.....	65 68	57 62
Wijting klein	44 53	.....	43 50	.....	26 38	.....	50 54	35 37
Schar	.....	.....	.....	.....	33	.....	35 45	35 45
Steenschol	51 149	.....	150 174	.....	75 141	.....	.....	.....
Zeehaai	42 46	.....	.....	.....	56 58	.....	.....	.....
Hondshaai	26 28	.....	33	.....	.....	.....	.....	50 60
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	31 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98 153	90 150
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	35	.....	29 30	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	200	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	45 72	.....	37 72	.....	.....	.....
Pollak	72 78	.....	57 81	.....	53 60	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160 170
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 55
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 15	10 15
Rode Poon (roobaard)	50 65	.....	.....	.....	51 78	.....	70 85	80 90
Grauwe poon (knorhaan)	27 31	.....	.....	.....	19 21	.....	40 45	40 45
Rode knorhaan	63 133	.....	.....	.....	77 94	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

Aan de maandagmarkt van 19 april werd aangevoerd: 10.820 kg. tong; 126 kisten tarbot en griet; 752 kisten kabeljauw; 15 kisten schelvis; 429 kisten wijting; 1.498 kisten schol; 226 kisten schar en 337 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: Tarbot 18,58-17,29; grote tong 13,73-12,97; grootmiddel tong 18,93-18,10; kleinmiddel tong 17,27-15,21; tong een 13,06-12,66; tong twee 9,29-8,81; zalm 19,20-16,50.

Per 40 kg.: tarbot 709-586; griet 636-420; kabeljauw een 188-182; kabeljauw twee 210-166; kabeljauw drie 170-122; kabeljauw vier 154-122; kabeljauw vijf 160-96; schelvis twee 184; schelvis drie 180-160; schelvis vier 140-100; schol een 142-106; schol twee 124-106; schol drie 120-104; schol vier 108-84; wijting drie 140-64; schar 69-40; tongschar 345-154; rode poot een 270-224; rode poot twee en drie 134-126; poontjes 66-56; steenbolk 76-58.

Aan de dinsdagmarkt van 20 april werden aangevoerd: 3 kisten tarbot en griet, 310 kisten kabeljauw, 49 kisten wijting, 15 kisten schol, 22 kisten schar en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 17,00. — **Per 40 kg.:** tarbot 680-560, griet 400, kabeljauw een 162, kabeljauw twee 170-120, kabeljauw drie 196-132, kabeljauw vier 140-124, kabeljauw vijf 136-84, wijting drie 110-72, schol vier 134-132, schar 108-92, steenbolk 67-57.

Aan de woensdagmarkt van 21 april werd aangevoerd: 2.000 kg tong; 23 kisten tarbot en griet; 506 kisten kabeljauw; 108 kisten schelvis; 210 kisten wijting; 120 kisten schol; 90 kisten schar; 53 kisten diversen. Vanuit de Ierse Zee werd per container aangevoerd: 5.685 kg. tong.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 18,79-15,69; grote tong 13,50-13,25; grootmiddel tong 18,61-18,51; kleinmiddel tong 16,61-15,96; tong één 12,60-12,06; tong twee 9,03-8,20; heilbot 23,87-22,50. **Per 40 kg.:** tarbot 724-544; griet 570-228; kabeljauw één 186-96; kabeljauw twee 172-114; kabeljauw drie 144-102; kabeljauw vier 132-108; kabeljauw vijf 130-70; schelvis één 120; schelvis twee 112; schelvis drie 124; schelvis vier 79-74; schol één 140-114; schol twee 144-108; schol drie 144-100; schol vier 108-84; wijting drie 110-62; tongschar 162-75; schar 90-50; long 110; hammen met kop 304-182; wolf 272; schar tong 122; steenbolk 86-45; bot 45-39; poontjes 88-45, Ierse Zeetong: per 1 kg.: grote 13,27-13,01; grootmiddel 18,49-18,32; kleinmiddel 16,15-15,67; éénen 12,02-11,80; tweeën 9,02-7,83.

Aan de donderdagmarkt van 22 april werd aangevoerd: 1.395 kg. tong; 19 kisten tarbot en griet; 669 kisten kabeljauw; 28 kisten schelvis; 398 kisten wijting; 147 kisten schol; 136 kisten schar; 4 kisten makreel en 50 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 23,60; tarbot 19,57-18,09; grote ton 13,29-13,11; grootmiddel tong 18,61-18,35; kleinmiddel tong 16,33-16,02; tong één 12,22-11,90; tong twee 8,76-8,63; zalm 17,40.

Per 40 kg.: tarbot 752-620; griet 568-434; kabeljauw één 174-144; kabeljauw twee 260-140; kabeljauw drie 144-110; kabeljauw vier 144-104; kabeljauw vijf 136-64; schelvis drie 148; schelvis vier 85-80; schol één 144-140; schol twee 152-140; schol drie 152-104; schol vier 104-82; wijting drie 82-57; schar 70-45; makreel twee 79-70; steenbolk 59-48; poontjes 70-47; bot 31; tongschar 296-120.

Aan de vrijdagmarkt van 23 april werden aangevoerd: 10.000 kg. tong; 80 kisten tarbot

en griet; 423 kisten kabeljauw; 204 kisten wijting; 625 kisten schol; 244 kisten schar; 12 kisten makreel en 215 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,95-17,31; grote tong 13,51-13,11; grootmiddel tong 18,71-18,29; kleinmiddel tong 15,82-15,48; tong één 12,25-11,78; tong twee 8,95-8,21; zalm 22,60-10,00. **Per 40 kg.:** tarbot 748-610; griet 578-440; kabeljauw één en twee 220-190; kabeljauw drie 182-120; kabeljauw vier 144-120; kabeljauw vijf 142-68; schol één 140-112; schol twee 140-110; schol drie 156-104; schol vier 112-84; wijting drie 118-80; schar 75-46; makreel twee 88-63; krab 69; steenbolk 57-40; poontjes 74-56; bot 40-36; tongschar 300-142.

Aan de maandagmarkt van 26 april werd aangevoerd: 5.085 kg tong, 72 kisten tarbot en griet, 705 kisten kabeljauw, 34 kisten schelvis, 322 kisten wijting, 900 kisten schol, 175 kisten schar, 1 kist makreel, 97 kisten diversen. Vanuit de Ierse Zee: 2.190 kg tong.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: Tarbot 17,45-16,58, grote tong 18,90-18,43, kleinmiddel tong 16,17-15,65, tong één 12,20-11,97, tong twee 8,34-8,02, zalm 17,53.

Per 40 kg.: tarbot 688-530, griet 603-392, kabeljauw één 204-138, kabeljauw twee 194-144, kabeljauw drie 152-118, kabeljauw vijf 140-90, schelvis twee 120, schelvis drie 150-128, schelvis vier 124-104, schol één 112-100, schol twee 118-100, schol drie 118-76, schol vier 100-62, wijting drie 100-71, schar 79-39, makreel twee 74, steenbolk 64-51, fint 19, tongschar 322-130, poontjes 80-48. Voor de Ierse-Zeetong werd per een kilo betaald: groot 13,69-13,67, grootmiddel 18,68-18,51, kleinmiddel 15,65-15,48, éénen 11,64-11,52, tweeën 8,00-7,78.

ZWEDEN

Zweden beschikt thans in zijn visserijvloot over het grootst gekend vissersvaartuig in versterkt glasvezel gebouwd. Het gaat over de 27,50 m „Astrid”, een purse-seiner voor de vangst op haring. Lange tijd had men gedacht dat, door de aard van het aangewende bouw materiaal, dit niet sterk genoeg zou geweest zijn voor treilers van de middenklasse. Dit is nu ook reeds in Europa achterhaald, terwijl men een jaar terug in de Verenigde Staten reeds vissersvaartuigen in versterkt glasvezel bouwde van in de twintig meter.

RUSLAND

Rusland heeft dit jaar aan Noordzeerobbenjagers een contingent van 17.500 zeerobben toegekend op Russisch gebied in het Hoge Noorden, op voorwaarde echter, dat geen robbenkarkassen mogen achterblijven. De Noren hebben dan ook reeds drie vaartuigen uitgerust met de verwerkingsapparatuur. Elk vaartuig zal na een volbrachte reis 70 ton robbevlies voor menselijk verbruik mede aan wal brengen.

JAPAN

De Philippijnse regering heeft aan Japan om financiële tussenkomst gevraagd voor de bouw van een grote ijsfabriek en een koeltransportkisten. Het is duidelijk, voor wie Japan kent, dat dit land hierbij natuurlijk de nodige reserves zal geformuleerd hebben voor het bekomen van visvergunningen en visserijfaciliteiten. Het is ook niet voor niets dat Japan aan de top staat van de visaanvoerende landen met meer dan 10 miljoen ton aanvoer!

In Japan werd een rekordprijs geboekt voor een „bluefin-tonijn” van 160 kg die maar eventjes 1,5 miljoen yen (circa 280.000 BF) prijsde. Dit is ook voor Japan een rekordprijs. De oude van een vetlaag voorzien bluefin-tonijnen zijn het best geschikt voor het verwerken tot „sashimi”, een Japanse delicatesse.

NOORWEGEN

Noorwegen kende in het verlopen jaar in de garnalenvisserij een lichte achteruitgang. Van 44 duizend ton ging het naar 42 duizend ton en van 2,5 miljard BF naar 2,4 miljard BF. Om het in Belgische begrippen te zeggen, liep de Noorse garnalenvangst terug tot 4.250 van onze benen per dag, zes dagen per week het ganse jaar door. Men zou ze maar eens moeten in een rijtje zetten!

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 19-4 t.e.m. 23-4-1982

Door 105 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
50.807 kg.	Tong	f 696.723,97	van f 19,71 tot f 7,83
12.172 kg.	Tarbot	f 199.860,56	van f 18,60 tot f 10,52
155.185 kg.	Schol	f 397.182,11	van f 3,84 tot f 1,88
39.865 kg.	Kabeljauw	f 110.509,16	van f 6,83 tot f 1,74
4.612 kg.	Griet	f 54.439,50	van f 12,92 tot f 6,46
23.405 kg.	Schar	f 37.676,09	van f 2,76 tot f 0,19
20.385 kg.	Wijting	f 38.497,78	van f 2,13 tot f 1,50
197.291 kg.	Diversen	f 820.322,88	
503.242 kg.		f 2.355.212,05	

NEDERLANDSE SCHIPPER BOUT VEROORDEELD TOT 60.000 FR. BOETE

Onze lezers zullen zich het opbrengen in mei 1980 van de KG 7 van reder-schipper Bout Daniël uit Kortgene in Nederland nog wel herinneren. De Nederlandse bokkenvissers waren toen nog in hun element in de Belgische kustwateren, waar het voor hen nochtans verboden was binnen de twaalf mijl te vissen op tong en pladijs.

Ook gold toen nog dit verbod voor vaartuigen van meer dan 50 Brt en of meer dan 300 PK., van gelijk welk partnerland uit de Gemeenschap, ook de Belgische.

Thans heeft men de grens voor wat de maximum brutotonnemaat betreft, opgetrokken tot 70 ton bruto en zou men ook al de motorkracht willen zien vermeerderen, wat in 't belang van de kweekplaatsen onaanvaardbaar en zeer schadelijk is.

Op vandaag gezien zou schipper Bout met zijn KG 7 nu wel binnen de toegelaten brutotonnemaat liggen. Inderdaad telt dit vaartuig 67 Brt. en 283 PK.

Toen in 1980 de Nederlandse schippers het al te bont maakten in de Belgische twaalf-mijlszone heeft men dan maar beroep gedaan op de Belgische Zeemacht, die met de Artrevelde op vinkenslag lag en er eindelijk in slaagde, de KG 7 op heterdaad te vatten. Het vaartuig werd toen naar Oostende opgebracht, waar het aan de ketting werd gelegd. De vis, tong en pladijs werd in de Oostendse afslag gezet en bereikte een brutobesomming van 78.591 fr. Dit bedrag werd gekonsigneerd, terwijl eveneens het net werd aangeslagen.

Aan de KG 7 werd toen de toelating verleend, in afwachting van het proces voor de bevoegde rechtbank, de haven te verlaten tegen een borgstelling van 300 duizend B.fr. Deze borgstelling werd bezorgd en de KG 7 ging terug op de visserij maar ditmaal buiten de Belgische twaalfmijlszone.

De behandeling van de zaak werd echter door de rechtbank te Brugge uitgesteld omdat men eerst het advies wenste af te wachten van het Hof van Justitie te Luxemburg in verband met de rechtsgeldigheid van het K.B. op de tong. Het is slechts nu, nadat dit advies binnengekomen is, dat de rechtbank zich bevoegd achtte om uitspraak in deze zaak te doen.

De beschuldigingen ingebracht tegen schipper-reder Bout waren drieërlei. Hij werd beschuldigd om gevist te hebben met de boomkor binnen de twaalfmijlszone en dit op tong en pladijs. Dit alles met een vaartuig met te hoge brutotonnemaat en verder met te kleine netmaaswijdte.

De laatste beschuldiging werd als niet bewezen aanvaard en daarvoor werd de reder-schipper vrijgesproken. Voor de andere beschuldigingen werd hij veroordeeld tot een boete van 60.000 fr. en de verbeurdverklaring van de vis en de netten.

We kunnen gerust zeggen, dat de boete nog meevalt voor de Nederlander. Het is inderdaad de minimumboete. Ook de gerechtskosten vallen ten laste van de schipper-reder voor een bedrag van 2.340 fr.

Voor zover wij ons herinneren, is dit het eerste veroordelingsgeval hier in de Belgische wateren. Onlangs echter moest opnieuw een Nederlander van dezelfde rederij in overtreding genomen worden, maar dit vaartuig sloeg op de vlucht en kon de open zee vinden. Het is duidelijk dat dit vaartuig zeker geen Belgische haven meer moet aandoen, om te verhinderen dat het op de bon vliegt.

We hopen dat er in 't belang van allen, wie het ook zijn moge, Belg of Hollander, streng gestraft worde, die het aandurft deze internationale regeling te overtreden omdat het in hun belang is, wat velen niet willen beseffen en het dan maar moeten voelen.

EEN EEG-OVEREENKOMST OVER DE KWOTAVERDELING NAKEND?

Volgens de heer Younger, ministerieel verantwoordelijke voor de visserij in Schotland, is men in de EEG te Brussel zeer dicht bij een overeenkomst over de verdeling van de totale kwota in nationale aandelen voor de betrokken lidstaten. Dit deelde hij mede op het jaarlijks diner van de Schotse pelagische redersvereniging.

Er dient hier natuurlijk een onderscheid gemaakt tussen een overeenkomst die de kwota tussen de lidstaten verdeelt en de eigenlijke gemeenschappelijke visserij-overeenkomst tussen de partnerlanden die heel wat meer inhoudt, onder andere de toegankelijkheid van de vis- en vooral de kustgebieden. Herinneren wij in dit verband bepaalde Britse eisen die intussen wel afgezwakt zijn en waarbij onder meer de Britse visserij, jaren terug, een eksklusieve visserij voor de eigen vissers vroeg tot 50 mijl uit de kust. Thans zou de Britse regering reeds zeer tevreden zijn met een exclusief gebied tot 12 mijl uit de kust. Maar ook dit is niet haalbaar vanwege de traditionele visserijrechten van de visserij van sommige lidstaten waaronder België.

In verband met de opdeling in nationale kwota, kon de heer Younger mede delen, dat men reeds tot driemaal toe een voorstel tot overeen-

komst had afgewezen omdat dit, volgens de Britse regering niet aanvaardbaar was, maar dat men thans op de betere... Britse weg is.

Op het gebied van de uiteindelijke kommunautaire visserijreglementering heeft men ook reeds, volgens de heer Younger, bepaalde vooruitgang gemaakt. Het is eveneens duidelijk wanneer deze heer van vooruitgang spreekt, het eveneens in de zin van een Britse vooruitgang is. Hier gaat het meer speciaal over de toegang tot bepaalde gebieden, de controle en inspectie, de juiste opgave van de vangsten, beschermingsmaatregelen, de marktregeling en de herstructurering van de visserij, waarvoor dringend vóór het einde van dit jaar een kommunautaire regeling dient te komen.

"HET VISSERIJBLAD"

"Het Visserijblad" is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

In memoriam FRANÇOIS NIERYNCK

Heel onverwacht werden wij er van op de hoogte gebracht dat de oud-medewerker van SCAP, de h. François Nierynck, plotseling is overleden.

Frans, die vanaf de oprichting van het werkhuis — afdeling elektriek — op 16 maart 1964 als meestergast in dienst was van SCAP, genoot sinds 30 november 1980 van een welverdiend pensioen.

Geboren op 28 mei 1920 trad hij, na het volgen van vakonderwijs, op 10 februari 1941 in dienst bij de Scheepswerf Beliard Crighton in Oostende als elektriker, dit tot 20 september 1944. Op dit ogenblik kreeg hij een dienstverband bij de geallieerden en wel als mechaniker. Dit duurde tot 19 maart 1945, dag waarop hij weer in dienst kwam bij Beliard Crighton.

Op 1 juni 1961 trad hij in dienst als meestergast-elektriker bij de NV. Besco. Door de overname van deze maatschappij, op 16 maart 1964, door de SV. SCAP, kwam hij ook daar in dienst en bleef dit tot op zijn pensioenstelling.

Frans, die door iedereen goed gekend was en die ook een enorme bereidheid tot helpen liet blijken, laat een grote leemte. Moge het zijn vrouw en dochter gegeven zijn, sterkte te vinden bij dit plotse overlijden.

Ons blad biedt zijn oprecht rouwbeklag aan de familie.

DIAMANTEN BRUILOFT IN VISSERIJMIDDENS

Zeer onlangs heeft het echtpaar Prosper Everaert-Hélène Verstringhe zijn diamanten bruiloft gevierd. Beiden gingen met elkaar scheep, nu al weer zestig jaar geleden, en de herdenking van dit gebeuren werd door beiden, in samenzijn van de familie uitbundig gevierd.

Pros Everaert was in de visserijmiddens van de Oosthoek trouwens een zeer gekend figuur. Hij werd geboren in Boechoute op 21 april 1896 maar dan helemaal niet met zijn rug naar de zee. Hij kweekte zijn eerste zeemansbenen aan boord van de zogenaamde mosselhengsten; dat waren vaartuigen die het mosselzaad van de strandhoofden langsheen de Belgische kust overbrachten naar de kweekplaatsen in Zeeuws Vlaanderen. In 1936 werd Pros Everaert echter zelf reder. Hij liet op een Oostendse scheepswerf de Z.447 "Lydie Suzanne" bouwen, genaamd naar zijn twee dochters. Met dit vaartuig, dat werd opgeëist door de Franse Marine, nam Pros Everaert deel aan de evacuatie van Duinkerken. Nadien werd het, in La Havre, door Duitse vliegtuigbommen gekelderd.

In 1956 liet Pros Everaert echter een nieuwe treiler bouwen; dat werd met name de Z.545 "Thalassa" die gebouwd werd in Hemiksem. Nog 13 jaar trok Pros Everaert met dit vaartuig de grote vlakke op maar nadien legde hij er het bijtje bij neer. Het grote werk liet hij aan anderen over en bekommerde zich nog uitsluitend om zijn partijtje kaart, genietend dus van een welverdiende rust.

Vorige week werd het echtpaar Everaert-Verstringhe uitbundig gevierd. Er waren gelukwensen van het stadsbestuur van Brugge, er was de gelukwenstelegram van de Koning en bovendien kreeg het echtpaar, namens het Stadsbestuur, nog een tinnen schaal aangeboden. Ook wij sluiten ons aan bij de talrijke heilwensen en hopen dar Pros Everaert en zijn dame nog lang van een goede gezondheid mogen genieten.

Marineschilders van bij ons:

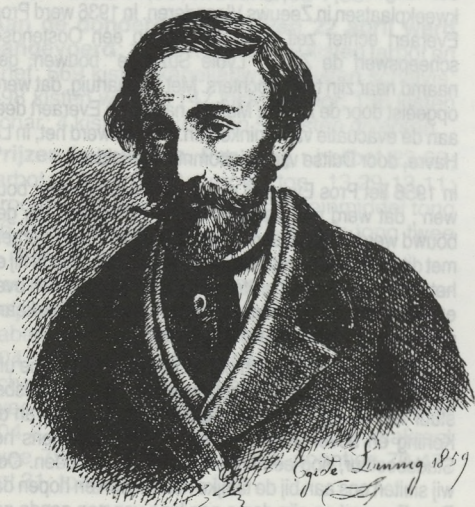
Egide LINNIG

Geboren te Antwerpen op 25 aug. 1821 als zoon van Pieter-Jozef (°Aschbach, 1777), ebenist en van Catharina Josephina Leys. Huwde in 1844 met Hortense Louise Frédérique Praet. Zij kreeg 6 kinderen die allen jong overleden. Vroegtijdig overleden te Sint-Willibrords op 13 okt. 1860 aan de gevolgen van een longontsteking.

Linnig was de jongere broer van Jan T. J. Linnig (1815-1891) en Willem Linnig de oude (1818-1885), beide eveneens kunstschilders.

Linnig was van 1834 af leerling aan de Antwerpse Academie voor Schone Kunsten. Tot aan de dood van Matthias van Bree (1773-1839), directeur van dat instituut, volgde Linnig met groeiende tegenzin diens dagonderricht, waarbij de aandacht op de historieschilderkunst toegespitst was. Naar eigen zeggen voelde Linnig zich van meetaf aan sterk tot het marinegenre aangetrokken. Na Van Brees dood volgde Linnig de lessen van Jacques van Gingelen (°1801), een minder gekende landschapschilder en graveur. Aan de Academie waren mensen als François Lamorinière, Hendrik & Lukas Schaeffels, Louis van Kuyck en Charles Verlat Linnig's studiegenoten in die jaren. Terzelfder tijd werkte Linnig ook veel naar de natuur, aan de Schelde vooral.

In 1842 pas zette Linnig definitief een punt achter zijn academiestudies. In die jaren woonde hij in de Haarstraat 2929, midden in het pittoreske oude Antwerpen. Hij debuteerde als exposant tijdens het Driejaarlijks Salon van 1840 te Antwerpen. Zijn ingezonden schilderijen droegen volgende titels: „Haringvissers bij de Doggersbank” en „De kust bij Zierikzee”. Naar eigen zeggen was Linnig niet tevreden met deze schilderijen. De volgende zomer begaf hij zich naar zee, om er mee te gaan op visvangst, en er zo alle scheepsmanoeuvres tot in de kleinste details te bestuderen. Nadien zou Linnig noch meerdere keren kleine zeereisjes ondernemen. Ze inspireerden hem tot een schilderij als „De Brik 'Timor' schipbreuk lijdend voor de Engelse kust”, tijdens het Driejaarlijks Salon 1842 te Brussel tentoongesteld, of tot zijn inzendingen naar het Salon 1843 te Antwerpen: „De 'Sara' voor de haven van Dover”, „Einde van de storm op de Noordzee” en „Kalm weer – Het kalfaten van een schip”.



Zelfportret van Linnig

Anno 1844, het jaar van zijn huwelijk, verbleef Linnig een tijdlang te Den Haag, in gezelschap van zijn broer Willem. In het museum aldaar bestudeerde hij werken van oude en eigentijdse meesters. Later schreef Linnig dat die reis naar Den Haag een beslissende vooruitgang in zijn kunstopvattingen had ontketend en dat dit tot uiting was gekomen in zijn „Schipbreuk op de Engelse kust”, die hij in 1845 naar het Driejaarlijks Salon te Brussel stuurde. In of kort voor 1846 verhuisde Linnig naar Sint-Willibrords, samen met zijn broer Willem.

Dat jaar zag men zijn „Storm op de Noordzee” in het Antwerps kunstsalon.

Anno 1847 maakte Linnig een grote zeereis die hem tot in Noorwegen bracht.

Linnig was met 4 werken vertegenwoordigd in het Salon 1849 van zijn geboortestad. Het waren gewone marines als „Rust der vissers”. „Kalm weer” en „De Scheldemonding te Vlissingen bij storm”, maar ook scheepsportretten als die van de driemasters „Fanny” en „Marie”. Het was overigens de familie Weyts die te Antwerpen het scheepsportretgenre tot hoge bloei bracht. Van 1849 af stelde Linnig verder geregeld tentoon in Duitsland, alwaar zijn marines een zeker succes hadden. Naar het Salon te Leipzig stuurde hij dat jaar een „Haven van Delft bij morgenstond”, waarvan de tentoonstellingscommissie bij een staalgraveur een reproductiegravure bestelde. De musea van Bremen en Gotha kochten werk van Linnig aan.

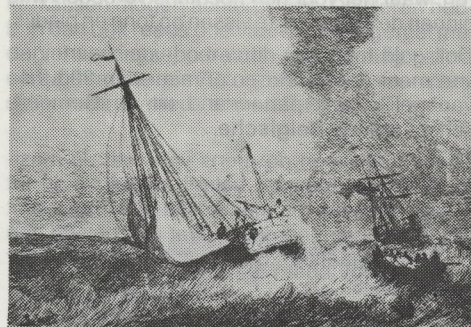
De jaren vijftig verliepen voor Linnig zonder veel ophefmakende gebeurtenissen. Uit die jaren dateren nog tal van marines. Het waren ofwel genrestukken-zonder-meer, ofwel taferelen waarin een bestaand, herkenbaar schip de hoofdrol speelt. Een soort combinatie van scheepsportret en vrijere marineschildering als het ware. Werken van de laatste categorie werden hoofdzakelijk in opdracht van rederijen of kapiteins uitgevoerd.

Linnig's 4 inzendingen naar het Salon 1852 te Antwerpen waren: „Veerboot naar Zierikzee bij bries”, „Lillo aan de Schelde”, „Herinneringen aan Blankenberge-avond-effect” en „De Belgische driemaster 'Macassar' uit Oost-Indië toekomend te Vlissingen. Het schip vuurt een kanonschot af om een loods te vragen”. Laatstgenoemd werk was een bestelling van reder J. B. Donnet.

Naar het salon 1854 te Brussel stuurde Linnig „De Engelse korvet 'Samson' voor Dover Castle”, en volgende drie werken naar het Salon 1855 te Antwerpen: „De haven van Amsterdam bij mooi weer”. „Vertrek van de visser bij maneschijn” en „De bemanning van de Amerikaanse brik 'North Winth' komt aan op de kusten van Aerö in het Kattegat”.

Voor E. Verhaeghen, gemeenteraadslid van Antwerpen, schilderde Linnig een „Tewaterlating van de 'Macassar' op 25 aug. 1857 op de werf van L. Lecarpentier te Antwerpen” en „De 'Macassar' voor Dover in een storm”. Ze werden tijdens het Salon 1858 te Antwerpen tentoongesteld.

Naast zijn schilderkundige activiteiten was Linnig ook een zeer produktief etser. Hij werd beschouwd als een der eerste realistische gra-



„De walvisch van Oostende”

veurs in België. Zijn etsen, alhoewel technisch zeer verzorgd, blijven het karakter van een vrije, vlugge uitvoering behouden. Enkele titels: Vissersboot te Blankenberge, Schipbreuk bij nacht, Oostends vissersvrouwje. Te Wenduine, Doel, Zierikzee, Overwintering op Nova-Zembla, Vertrek van de 'Macassar', de 'Walvisch' van Oostende, de 'British Queen', de 'Emmanuel', de 'Ville de Bruges’.

Het Salon 1860 te Brussel was wellicht het laatste waaraan Linnig deelnam. Het toen getoonde schilderij was een „Schelde te Rupelmonde bij maneschijn”. Amper 39 jaar oud overleed hij in okt. 1860 te Sint-Willibrords.

Linnig was net als F. Musin, L. Verboeckhoven, H. Lehon, A. Schaepe en P.J. Clays een voorname vertegenwoordiger van de romantisch-realistische strekking in de Belgische marineschilderkunst, typisch voor de periode 1830-1860 ongeveer. Hij was een bescheiden kleinmeester, die als een der weinigen in die tijd exclusief het marinegenre beoefende. Zijn schilderijen zijn steeds zeer verzorgd, getuigend van topografische nauwgezetheid, gekoppeld aan romantische effecten zoals storm, woeste zee, schipbreuk of het geflatteerde koloriet eigen aan ochtendgluren of zonsondergang. Linnig's oeuvre bezit niet alleen ontgensprekelijke artistieke kwaliteiten, maar is ook vanuit maritiem-historisch standpunt van groot belang, niet in het minst daar Linnig midden in de interessante overgangperiode van zeil- naar stoomvaart werkte.

Net als zijn broer Willem en de landschapschilder François Lamorinière gebruikte Linnig soms het teken van de in elkaar verstrengelde passer en winkelhaak naast zijn signatuur, dit als uiting van zijn maçonnieke opvattingen.

Na Linnig's dood ging het snel bergafwaarts met zijn waardering. De smaak veranderde, de kunststijlen volgden elkaar op. Linnig's naam verdween stilaan uit de publikaties over 19e eeuwse Belgische schilderkunst. Met de recente herontdekking van de 19e eeuwse kleinmeesters, waarbij de kunsthandel een niet te onderschatten rol speelt, treedt ook Linnig uit deze lange eclips te voorschijn.

Werken van Linnig zijn of waren aanwezig in volgende openbare verzamelingen: Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum: „De rader-

(Vervolg op blz. 15)



„Vissersvrouw op het strand”

stoomboot 'Soho' van de General Steam & Navigation Co van Londen, vaart de Scheldemon- ding nabij Vlissingen binnen" (1843); „Het Bel- gisch koopvaardij- schip 'Macassar' van de Rederij Donnet te Antwerpen op de helling van de werf L. Lecarpentier te Antwerpen" (1854); „De koopvaardij- brik 'Fénelon' van de Rederij De Decker-Cassiers op de scheepswerf L. Lecarpentier aan de Kattendijk te Antwerpen" (1854); „De tewaterlating van de 'Succes' van de Rede- rij M. & J. Meeus te Antwerpen op de werf van L. Lecarpentier" (1856); „Raderstoomschip op zee bij storm"; - Antwerpen, K.M.S.K. „Nacht- gezicht" (1843); - Antwerpen, Prentenkabinet; - Brussel, K.M.S.K. van België, „De Schelde" (1848); - Brussel, Prentenkabinet; - Brussel, Senaat: 2 marines, o. a. een „Rede van Antwer- pen"; - Bremen: „Rivierlandschap"; - Gotha; - Kortrijk, M.S.K., „Haveningang" (1847) en „Bin- nenvarende schepen in de Antwerpse haven" (1859).

De Engelse staalgraveur Albert-Henry Payne (1812-1902) voerde een reproductiegravure naar een „Zonsondergang over de Schelde bij Antwerpen" van Linnig uit.

Anno 1859 etste Linnig een zelfportret, waarop we hem als een mager, enigszins ziekelijke figuur zien.

N. HOSTYN
Conservatorium Stedelijke Musea.
Oostende - 1982.

ZEEMACHTENHEID "ROCHEFORT" HELPT TREILER

Vorige week heeft de Zeemachtenheid M.930 "Rochefort", die de dienst van visserijwacht ver- zekerde, assistentie verleend aan de Zeebrug- se treiler Z.300 "Veerman" van de gelijknamige rederij. De treiler had de hulp ingeroepen van de "Rochefort" nadat bleek dat de snelheid vermin- derde ingevolge een belemmering op de schroef. Techniekers van de "Rochefort" slaag- den er na korte tijd in de schroef weer vrij te krij- gen zodat de "Veerman" de terugreis naar de thuishaven kon verder zetten.

Misschien mag er toch wel eens op gewezen worden dat de eenheden van de Zeemacht vaak zeer nuttig werk verrichten t.b.v. de zeevisserij, zodat de tussenkomst van de "Rochefort" wel even in de picture mag komen.

MAZOUTPRIJZEN bij S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE - Ø (059) 32.29.51

Voor alle BELGISCHE en HOLLANDSE reders
vanaf 29 april 12,63 — 1,— =

11,63 F

Voor diesel blijft er op de officiële prijs
een korting van 1 F

DRAGEN VAN ZONNEBRIL AAN TE BEVELEN VOOR UITKIJK TEGEN DE ZON IN

Vele vissers zullen in bepaalde omstandighe- den, namelijk met een gezichtsveld tegen de zon in, vooral als deze laagstaande is, waar- schijnlijk wel reeds bij uitkijk de behoefte aan een GOEDE zonnebril aangevoeld hebben.

Met de schittering van de zon op het water, is het inderdaad gemakkelijk begrijpbaar, dat met het blote oog voorwerpen niet zichtbaar zijn of niet voldoende juist op hun plaats kunnen gesitueerd worden.

Dit heeft de Nederlandse Raad voor Scheep- vaart eveneens kunnen uitmaken aan de hand van onderzoeken in bepaalde aanvaringen. De- ze aanvaringen worden dan gewoonlijk geklas- seerd onder het houden van onvoldoende uit- kijk. De „onvoldoende uitkijk" was hier echter wel een bezige uitkijker en als dusdanig „vol- doende" maar wij kunnen gerust schrijven, dat hij niet voldoende gewapend was voor een de- gelijke uitkijk, tegen de zon in en met de vele schitteringen op het beweeglijke water.

Voor zover wij weten, is het aan boord hebben van een zonnebril nog niet verplicht en wordt hier waarschijnlijk uit eigen wil en gezag ook geen hand aan gehouden. Nochtans oordeelt de Nederlandse overheid dat het in bezit heb- ben van een zonnebril, om gewapend te zijn tegen dergelijke situaties, nuttig zou zijn, alhoewel het verplicht aan boord moeten hebben van een zonnebril nog altijd geen verplichting in- houdt om deze te dragen. Daarbij komt nog dat gelijk welke zonnebril niet dienstig is voor gelijk welke ogen, terwijl heel wat zonnebrillen in de handel evenmin voldoende passend zijn. Vol- gens de gangbare regels moeten het brillen zijn met een doorlating van de belemmerende zon- nestralen onder de 35%. Moest de overheid dus ooit het inzicht koesteren om zonnebrillen aan boord van de vissersvaartuigen voor de uitkijk verplichtend maken, dan zou dan eveneens de aard van de bril dienen beschreven te worden.

Dat een bepaalde bril niet voor elkeen passend is, is ook al weer niet van aard om een over- heidsverplichting ter zake en een reglemente- ring gemakkelijk te maken, daar velen niet altijd op hetzelfde schip blijven varen en men de reder daarvoor toch niet kan verplichten telkens nieu- we of aangepaste brillen te kopen.

OFFICIELE OLIEPRIJZEN VANAF 29 APRIL

	Wijziging	Nieuwe pr. (BTW inb.)
Super benzine	ongew.	31,00 fr./l
Normale benzine	ongew.	30,10 fr./l
Dieselolie	zone 0	22,60 fr./l
+ 0,33	zone 1	22,60 fr./l
	zone 2	22,70 fr./l
Gasolie verw.	zone 0	14,70 fr./l
+ 0,30	zone 1	14,73 fr./l
	zone 2	14,78 fr./l
Lichte fuell-oil	zone 0	14,63 fr./l
+ 0,30	zone 1	14,66 fr./l
	zone 2	14,71 fr./l
Extra-zware fuel-oil ongewijzigd	zone 0	9.972 fr./t
	zone 1	10.007 fr./t
	zone 2	10.066 fr./t
Butaan in flessen	+ 0,55	32,53 fr./kg
Propaan in flessen	+ 0,67	36,39 fr./kg
Propaan in bulk	+ 0,67	28,04 fr./kg
LPG	+ 0,37	17,33 fr./l

Voor de visserij is de officiële prijs 12,63 fr., daar hierop geen BTW te betalen is.

VOOR DE REDERSCOOPERATIEVE SCAP
WORDT DAAROP VOOR KONTANTE BETA-
LINGEN EEN FRANK KORTING GEGEVEN,
IN PLAATS VAN 0,87 FR. VOORHEEN.

INTERNATIONALE SCHEEPVAARTROUTES NABIJ TEXEL WORDEN GEWIJZIGD

Per 1 september zal het scheepvaartverkeer langsheen de Nederlandse kust een uitermate belangrijke wijziging ondergaan. Dat moet dan gebeuren ten behoeve van de olie- en gaswinning in de Noordzee. In dat gebied, pakweg dertig kilometer bewesten Texel worden de vaartuigen die in noordelijke richting varen door een zogenaamd verkeersscheidingsstelsel gescheiden van de eenheden die in tegengestelde richting koers zetten. De voorgeschreven vaarrichting wordt gemarkeerd door boeien maar er wordt ook gebruik gemaakt van het lichtschip "Texel" dat de trafiek in dat gebied opmerzaam maakt op wat men de "middenberm" pleegt te noemen. Die "middenberm" is een tamelijk klein gebied, gelegen een weinig benoorden de 53e breedtegraad. Het is de zone die bezuiden die "middenberm" ligt en verboden is voor de scheepvaart, die een tamelijk ingrijpende wijziging zal ondergaan. Rechtstreekse aanleiding hiervoor is het zeer recent vinden van olie en gas in dat gebied en dat wil men nu vanaf volgend jaar in productie nemen. Om ongelukken te voorkomen in Blok Q1 van het Kontinentaal Plat van de Noordzee heeft de IMCO — dat is de Wereldscheepvaartorganisatie van de Verenigde Naties — ingestemd met de voorstellen tot routewijziging die werden voorgesteld door het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Deze tamelijk ingrijpende wijziging zal vooral invloed hebben op de scheepvaarttrafiek die in noordelijke richting vaart en die dus wel duidelijke voorzorgsmaatregelen zal moeten nemen. Zo staat het ondermeer reeds vast dat het lichtschip "Texel" een andere ankerplaats zal toegewezen krijgen, met name een meer duidelijke plaats ter hoogte van Callantsoog. Het nieuwe oliewinningsgebied krijgt een enigszins merkwaardige "uitgezakte" vorm waardoor de vaartuigen die in noordelijke richting varen, de zuidelijk lopende eenheden op een veel grotere afstand zullen kunnen passeren dan dit tot nog toe het geval was. In dat gebied worden immers jaarlijks zo'n 250.000 scheepsbewegingen opgetekend, een tamelijk belangrijk onderdeel dus van de in totaal ongeveer 400.000 bewegingen die in de Noordzee worden geregistreerd. Dat er in zo'n druk bevaren gebied toch betrekkelijk weinig ongevallen voorkomen is mede te danken aan de duidelijke manier waarop de scheepvaartroutes zijn afgebakend. Met het markeren is de DGSM (Directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken) belast, met de h. M.C. Willemse als directeur. Deze bevestigde dat de voornoemde routewijziging een gigantische onderneming is; hij heeft hiermee op het oog, de nieuwe functie van het lichtschip Texel. Het is inderdaad zo dat het lichtschip Texel onbemand is en wordt bewaakt door een positiebewakingssysteem van de Kustwacht in Huisduinen. Nu ziet het er naar uit dat de apparatuur die hiervoor bestemd is onvoldoende reikwijdte heeft om de "Texel" in zijn nieuwe positie onder controle te houden zodat ook daar zich een aanpassing opdringt.

● **TE HUUR** : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour”, Londenstraat 8, Oostende. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

DUIDELIJKE BEBAKENING

Opdat het nieuwe gebied, dat voor de scheepvaart verboden zal zijn, behoorlijk afgebakend zou zijn worden, behalve de verplaatsing van de "Texel", ook nog een tiental boeien gelegd.

De grens van het olie- en gaswinningsveld zal gemarkeerd worden door bakens die op een afstand van ongeveer acht kilometer van elkaar zullen aangebracht worden.

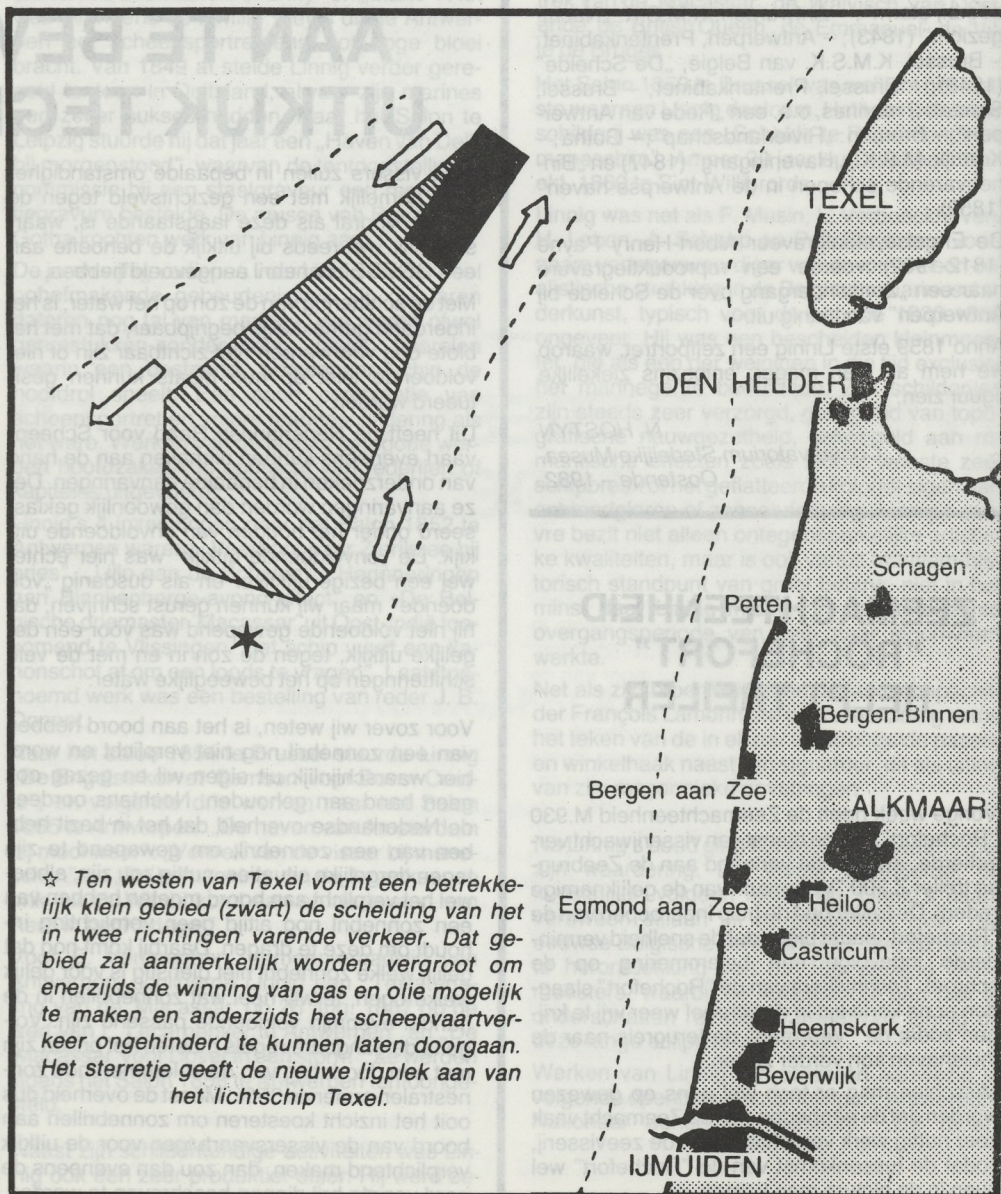
Eenmaal de verkeersmaatregel ter hoogte van Texel volledig afgewerkt, zullen ook wijzigingen aangebracht worden in de buurt van de Nieuwe Waterweg. Voor het in- en uitvaren maken de vaartuigen gebruik van een route die bezuiden de Eurogeul loopt. Deze geul, die speciaal bestemd is voor vaartuigen met een grote diepgang, zal in het begin van 1983 als het ware de "middenberm" gaan vormen van die twee verkeersstromen. Dat zal dan wel verbetering uitmaken omdat daarmee een einde komt aan de actuele situatie waarbij beide verkeersstromen de "Eurogeul" moeten snijden om naar binnen of naar buiten te varen.

SCHOTLAND

Het Schots verzoek voor hulp aan de visserij is reeds enkele maanden aan de regering overhandigd en spijs tussenkomsten van verscheidene parlementsleden, heeft de regering van mevrouw Thatcher tot nog toe geweigerd enerlei belofte te doen.

De eens zo machtige Schotse visserijvloot is thans aan banden gelegd door het uitblijven van financiële regeringshulp. De ontgoocheling hieromtrent zou wellicht kunnen overslaan in vertwijfeling, menen woordvoerders van de Schotse reders, indien de regering niet spoedig de hulp die zij wenst te geven, kenbaar maakt. Zonder deze hulp meent de nieuwe voorzitter van de Schotse producentenorganisatie, de heer Hay, zullen heel wat schepen moeten oplichten. De onregelmatige afslagprijzen hebben hieraan voor een groot deel schuld, aldus deze woordvoerder.

Volgens beschikbare regeringsgegevens zullen de Britten volgend jaar 70 duizend ton minder makreel en haring toegewezen worden. Aldus zal in de Minch in 1982 door de Britse vaartuigen slechts 80 duizend ton makreel mogen weggevisht worden.



NOG EEN BRITSE DIEPVRIESTRAWLER VOOR DE FALKLANDS OPGEVORDERD

Verleden week dinsdag ging de diepvriestrawler "Pict" van de "British United Trawler's", beter gekend onder de afkorting "BUT", de vorige door de Navy opgevorderde 4 diepvriestrawlers vervoegen in Rosyth waar aanpassingswerken uitgevoerd worden om deze geschikt te maken voor mijnenvegen. De "Pict" is een 1.478 Brt metende eenheid van 70 meter lang gebouwd in 1973 te Lowestoft. Het kwam juist terug van een reis op kabeljauw en schelvis en werd na het lossen onmiddellijk naar Rosyth gebracht.

De Britse Nationale Redersfederatie heeft intussen tot de regering een verzoek gericht voor de verdediging van de belangen van de Britse visserij. Dit niet alleen wat het in beslagname van visserij-eenheden zelf betreft, maar eveneens in tijden van internationale spanning, voor het in standhouden van voldoende Navy-eenheden voor de bescherming van de viswateren rond de Britse kusten. Inderdaad wordt thans vastgesteld, dat zelfs in tijden van oorlogsdreiging, en dit nog maar op relatieve kleine schaal, er reeds geen voldoende beschermingseenheden voor de visserij overblijven. Anderzijds bewijst dit eveneens, dat de Navy er belang bij heeft, in tijd

van oorlogsdreiging, over bepaalde vissersvaartuigen te kunnen beschikken. De regering mag dus de visserijvloot niet laten ten gronde gaan en moet de financiële steun, die vooral de grote eenheden nodig hebben om leefbaar te blijven en niet te verdwijnen, zo spoedig mogelijk verstrekken. Het zijn nu de rederijen zelf, die zich zware financiële opofferingen hebben getroost om nog enkele eenheden in de vaart te houden, terwijl er reeds heel wat aan het buitenland verkocht werden en andere liggen te roesten of tot schroot herleid werden. De financiële inspanningen door de rederijen zelf geleverd, kunnen echter niet volgehouden worden. Ook bij ons is dit al het geval.

Ook in de laatste wereldoorlog hebben veel vissersvaartuigen een vitale rol gespeeld voor het volbrengen van allerlei militaire taken. Deze toestand kan zich herhalen en daarom moet de regering een totale ineenstorting van de visserij voorkomen door de gevraagde financiële hulp zo spoedig mogelijk te verlenen en te verhogen.

Ondertussen zijn terug heel wat jobs in de Britse visserij en voor de verwerkingsindustrie verloren gegaan.

GROOT-BRITANNIE

De haventoeegang tot de vissershaven Eyemouth lijdt onder zware verzanding, zodanig dat vissersvaartuigen van de middenslagklasse, vooral bij slecht weder, tussen twee golven in, de bodem raken. Het havenbestuur antwoordt niet op verzoeken van de rederijen om op geruststellende diepte te baggeren, zodat verscheidene vaartuigen overwegen elders te gaan binnenlopen, hetgeen een bepaald minder inkomen voor de haven zal betekenen.

Een Brits vissersvaartuig, de „Christina Nielsen” heeft in enkele weken tijd in de afslag van North-Shields, tweemaal het rekord van de brutobesomming voor vaartuigen van zijn klasse gebroken. De laatste maal bracht dit 24,50 m vaartuig, na een reis van dertien dagen, het tot een brutobesomming van 2 miljoen BF, hoofdzakelijk met een aanvoer van gulsoorten. Er zijn 9 bemanningsleden aan boord, namelijk 7 volle man en 2 jongens, hetgeen voor onze begrippen veel is. Het zal ergens wel aan de verzorging en het wegsteken van de vis liggen.

Een officiële vertegenwoordiger van de EEG gaf zijn mening te Cardiff voor een gehoor van vissers dat men veel te weinig beroep deed op de subsidiemogelijkheden dat het LandbouwwaARBorgfonds van de Gemeenschap hen biedt. Hij wijt dit in de eerste plaats wel aan gebrek aan voorlichting. Wij menen dat dit ook voor onze vissers het geval is en de Rederscentrale hier aan haar elementaire plicht te kort komt, daar de meesten onwetend zijn over de mogelijkheden die EEG-subsidies hen, inzake nieuwbouw, bieden.

EEN IERS VISSERSVAARTUIG DOOR ONDERZEEBOOT MEEGETROKKEN EN GEKAPSEISD

De Ierse regering stelt thans een onderzoek in om de geheimzinnige onderzeeboot te kunnen vereenzelvigen die een treiler over een afstand van 2 mijl meetrok waarop het vissersvaartuig zonk. Het gaat hier over de 21-meter "Sharlega", die 23 mijl uit de Kish Bank voor de Ierse oostkust, plots op sleeptouw werd genomen door iets dat niet anders kon zijn geweest dan een onderzeeboot, die in het net gevat was van de "Sharlega". Er was vijf man aan boord van het vissersvaartuig en gedurende de ongewenste sleep is de onderzeeboot nooit boven water gekomen. Een ander vaartuig, die in dezelfde omgeving op de garnaal aan het vissen was, verloor zijn vistuig, door iets dat onder water de sleeplijnen deed afknappen.

Door dit tweede vaartuig verwittigd, werden door de Ierse overheid onmiddellijk vliegtuigen op verkenning gestuurd. In elk geval wist de Ierse, en later de Britse marine mede te delen, dat zich op dit ogenblik geen duikboten van deze landen in de omgeving bevonden, zodat men het raden heeft, indien het een duikboot was, van welke nationaliteit deze kon zijn.

Door de Ierse eerste-minister werd een zeer grondig onderzoek bevolen omdat alle tekenen er op wijzen, dat het hier inderdaad over een duikboot moet gaan die zich echter wel in de internationale wateren bevond.

Het Ierse vaartuig heeft een waarde van 9 miljoen B.fr. en de vijf man aan boord, die zich allen aan dek bevonden, kwamen in het water terecht en konden zich vastklampen aan het gedeelte van het vaartuig dat boven water stak. Toege-

snelde vissersvaartuigen uit de buurt konden de drenkelingen redden, alvorens het vaartuig zonk. Op dit ogenblik bevond men zich op 20 mijl oost van de Skerries, graafschap Dublin. Later werd eveneens het vistuig van zowel het gezonken vaartuig als van het tweede vaartuig, door de Ierse marine gelokaliseerd en voor onderzoek opgevist. Alhoewel men overtuigd is hier met een onderzeeboot te doen te hebben, blijft toch nog altijd bij gemis aan voldoende feitenmateriaal onzekerheid bestaan.

VERSCHEIDENE

Volgens de voorzitter van de Schotse Pelagische visserijreders, de heer Sandy Baird, zijn de schulden van de reders in de banken en financiële instellingen opgelopen tot onvoorstelbare cijfers. De regering dient dringend hulp te bieden door betere visserijmogelijkheden te scheppen en een betere prijsregeling in de afslagen. Hoe dit laatste te verwezenlijken zal vallen, is een andere zaak, gezien het hier over een vrije markt gaat en de prijzen gevoelig onderhevig zijn aan vraag en aanbod. Wel zit het in dergelijke gevallen de vissers doorgaans niet mede. Wanneer men goede prijzen haalt is het gewoonlijk zo, dat er slechts een kleine aanvoer is, zodat toch geen behoorlijke cijfers gemaakt worden. Hebben de schepen veel vis mede, dan heeft men te doen met een prijsinzinking en valt het terug niet mede.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

HET PROBLEEM DER KATWIJKSE RONDVISSERS

We hebben in een vroegere uitgave gewezen op de problemen van de Nederlandse rondvissers in het algemeen en deze van de Katwijkse in het bijzonder. Hoofdrede voor de moeilijkheden van de Nederlandse rondvisserij zou liggen in het feit van de uit de hand gelopen uitbreiding van de Nederlandse rondvissersvloot, waardoor elkeen niet meer aan zijn trekken kan komen. Men voert niet voldoende aan om uit de kosten te komen en dit is de reden, waarom de Katwijkse vissers reeds sinds meer dan twee weken stil liggen.

Men kan het echter ook anders stellen, dat het in feite de uitbatingskosten zijn die dermate hoog gestegen zijn, mede vooral door de enorme brandstofprijzen, dat een normale, of enerzijds mindere aanvoer het niet meer doet.

Het betrokken ministerie werd van deze moeilijkheden op de hoogte gesteld mede van het feit dat in Katwijk alleen reeds een honderdtal rechtstreeks door de visserij gebezigde werknemers uitkering aangevraagd hebben. Het is dan ook begrijpelijk, dat de visserijdienst het probleem nader beschouwd heeft en thans aan een alternatieve visserij gedacht wordt. We stellen ons hierbij echter de vraag, of een alternatieve visserij het probleem aankan. Inderdaad zouden er te veel vaartuigen aan rondvisserij doen. Als men nu al deze vaartuigen op de spanvisserij wenst in te schakelen, zoals het ministerie het thans meent voor te hebben, dan menen wij dat men eenvoudig het probleem aan het verplaatsen is, en dan maar na enige tijd terug zal moeten vaststellen, dat er te veel... spanvissers zijn.

De betrokken ministeriële dienst denkt ook aan het gebruik voor de rondvissers van speciale loggernetten. Deze alternatieven kunnen misschien, vanwege het meer efficiënt zijn van deze netten, tijdelijk de vangsten doen toenemen, maar ook dit zal niet blijven duren als elkeen zich op deze nieuwe visserij inschakelt, vertrekkende van het gegeven dat de oorzaak van de malaise in een te sterke uitbreiding van de rondvissersvaartuigen ligt. Met de overschakeling blijft het aantal bezige vaartuigen nog steeds te groot.

Volgens het ministerie zouden de kosten van de aanpassing voor deze alternatieve visserij zowat rond de 200 duizend B.fr. liggen. In een vergadering die doorging in de lokalen van de Vereniging van Schipperseigenaren te Katwijk vond een gesprek tussen vertegenwoordigers van het Ministerie en van de betrokken reders en vissers plaats, waarvoor deze echter maar matige belangstelling konden opbrengen. Het is terug een niet onbelangrijke uitgave en het risico van de overschakeling blijft voor de visserij. Ook zouden de rondvissers door het ministerie aangezegd geweest zijn naar andere visgronden te gaan uitzien, precies alsof dit zo maar voor de hand ligt en of daar ook geen risico's aan verbonden zijn. Over nieuwe visgronden en andere vismethoden steekt men zo maar niet, op een "een-twee-drie", de nodige kennis op. De kosten van het experiment en van het opsteken van de nodige kennis zijn dan maar ten laste van de visserij. Begrijpelijk, dat de uiteenzetting door het ministerie en de voorgeschreven uitleg niet geestdriftig ontvangen zijn geworden

De vissers werden anderzijds verzocht hun inzichten over de ministeriële voorstellen te laten kennen en of zij bereid zijn het nodige geld in de modernisering... (?) te stoppen !

Voor de reders en vissers van de vijftien opgelegde Katwijkse rondviskotters zeker maar een schraal voorstel.

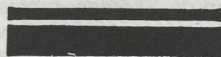
Wij houden het er bij, dat alleen technieken die de uitbatingskosten drukken en in de eerste plaats de uit de hand gelopen brandstofprijzen, aangewezen zijn, zodanig, dat men met een normale aanvoer uit de kosten komt. Verder vinden wij het enigszins cynisch vanwege de regering, dat aan mensen die het vanwege de hoge uitbatingskosten niet meer kunnen halen en waarvan de uitbating sinds heel lang verlieslatend is, te gaan vragen of ze bereid zijn weermom zoveel geld in nieuwe visserijen te pompen in plaats van regeringssteun ter zake voor te stellen.

Te koop aangeboden : Geheel gereviseerde, 6 trommelige, elektrisch aangedreven, van der Giessen, PNEUMATISCH BEIDIENDE VISLIER. Gehèel compleet, incl. bijbehorende elektromotoren 120 pk. Bouwjaar 1972.

Informatie hieromtrent bij A. Hoekman BV, Klifkade 15, URK, Nederland, tel. 05277 1341, telexnr. 42618.

(8803V)

AVIA



N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

ENGLAND

Een Brits kustvissersvaartuig uit Fleetwood werd door een Franse treiler zijn vistuig afgekord, op de visgronden van het eiland Man. Door een Brits patrouillevaartuig kon uitgemaakt worden dat het om een vaartuig met als thuishaven Duinkerke gaat. De schipper van een vissersvaartuig uit Duinkerke waarop vermoedens wegen, heeft echter verklaard niet in het incident betrokken te zijn geweest en geen visserij ter hoogte van het eiland Man bedreven te hebben.

Een oefening in zwaar weder door een reddingsboot uit Berwick ondernomen, eindigde voor de vier aan boord aanwezige redders, op een bijna tragische manier. De reddingsboot was slechts een honderd meter van het strand weg toen het door de branding opgenomen werd en omgeworpen. De vier redders konden zich gelukkig redden en het strand bereiken, waar de reddingsboot enkele tijd nadien ook aanspoelde. Het waren zondagwandelaars op de dijk die het alarm gaven. De reddingsboot is van het Atlantic-type en 7,6 m. lang.

Een onderzeese telefoonkabel, die er in feite officieel niet ligt, heeft reeds verscheidene malen voor averij gezorgd aan vistuig van kustvissersvaartuigen in de Newbigginbaai met als thuishaven Blyth en Amble. Volgens de telefoonadministratie zou er daar geen kabel liggen, minstens officieel. Wel geeft men toe, dat er vroeger een telefoonkabelverbinding bestond met Noorwegen. Men neemt dus aan, dat het hier gaat om een afgesneden vergeten kabel, omdat het waarschijnlijk beterkoop was deze te laten liggen dan de kabel te gaan bergen. Maar men heeft niet beseft, welke schade men daardoor kan berokkenen.

Te Fleetwood wist verleden week een kustvissersvaartuig met 3 man aan boord, in 24 uur tijd, 315 ben kabeljauw en gul aan land te brengen. Het vaartuig, de "Ocean Gain" maakte hiermede een brutobesomming van 80 duizend fr. Een resultaat dat inderdaad kan tellen en voor dergelijke vaartuigen een gans seizoen kan goed maken. Volgens de bemanning die de 250 kit in twee trekken in het net kreeg, was het een fantastische belevenis, die men gewoonlijk maar eens in het leven medemaakt. De visruimen van het scheepje staken vol met daarbij nog kabeljauw in de kuil.

In Groot-Brittannië heeft een onderzoeksteam dat de omstandigheden moest nagaan van het vergaan van een zeer modern vaartuig, waarbij drie vissers om het leven kwamen, besloten dat juist de zeer degelijke uitrusting van het vaartuig, schuld heeft aan het op de rotsen lopen dicht onder de kust. Inderdaad bleek het, uit ondervraging van de 4 geredden, dat zij al te veel op hun apparatuur rekenden en hierdoor een eigen gebrek aan zorg en ijver manifesteerden, die de ramp voor gevolg had.

PRIJZEN VOOR VISPRODUKTEN

Door de heer Sir Peter Vanneck, lid van het Europees Parlement werd een schriftelijke vraag gesteld aan de Commissie van de EEG in verband met de prijzen voor visprodukten. Deze vraag waarop men sinds meer dan 3 maand het antwoord schuldig blijft, luidt als volgt:

1. Wat zijn de meest recente prijzen voor kabeljauw, schelvis en wijting in de Gemeenschap in vergelijking met die van 1979? Hoe komt het dat het communautaire marktbeleid de inkomens van de communautaire vissers gedurende deze periode niet heeft kunnen beschermen?

2. Met hoeveel procent zijn in de laatste twee jaar de exploitatiekosten van witvistrawlers met een lengte van 50 à 60 voet toegenomen? Hoe hoog moet naar de mening van de Commissie de gemiddelde prijs voor kabeljauw, schelvis en wijting zijn om de communautaire vissers een redelijk inkomen te verschaffen?

3. Waarom bedroeg in 1981 de hoogste ophoudprijs voor kabeljauw, schelvis en wijting slechts respectievelijk 72, 72 en 64% van de oriëntatieprijs, terwijl Verordening (EEG) nr. 100/76 van de Raad een maximum van 90% toestaat? Is de Commissie voornemens hogere percentages voor 1982 voor te stellen, indachtig het feit dat de oriëntatieprijs betrekking heeft op „een produkt waarvan de handelskenmerken omschreven zijn” (artikel 9, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 100/76), terwijl de hoogste ophoudprijs slechts geldt voor de beste kwaliteiten in grootte en versheid?

4. Hoe was in de jaren 1978, 1979, 1980 en 1981 (voor zover beschikbaar) de EOGFL-interventie over de producentenorganisaties van de verschillende Lid-Staten verdeeld? Hoe was de verhouding van de totale EOGFL-uitgaven voor interventie in 1978, 1979, 1980 en 1981 (laatste cijfers)?

5. Welke maatregelen stelt de Commissie voor om de visserijvloeden der Lid-Staten minder

afhankelijk van nationale financiële hulp te maken?

We moeten wel toegeven dat aan bepaalde vragen door sommige leden van het Europees Parlement gesteld in verband met de visserij, moeilijk een antwoord kan gegeven worden. Men vergeet al te veel, dat de afslagprijzen voor de vis afhangen van de vraag en aanbod en de aanvoer eveneens van veel omstandigheden afhangt. Dit is niet vergelijkbaar met een fabrieksprodukt, waarvan men bij voorbaat de productiecijfers en de productieprijs kent. Verder geloven we niet, dat er een klassement bestaat van witvistrawlers van 50 tot 60 voet (15,27 m. tot 18,32). Daarbij komt nog dat de vissersvaartuigen niet allen even goed of even slecht varen en dat de uitbatingskosten van deze trawlers niet onder één enkele noemer kunnen gebracht worden opdat het mogelijk zou kunnen zijn te bepalen hoe hoog de gemiddelde prijs van kabeljauw, schelvis en wijting moet liggen om de communautaire vissers een redelijk inkomen te verschaffen. Dat hangt eveneens af van wat de hoeveelheden zijn die aangevoerd worden.

Dat de ophoudprijs voor kabeljauw, schelvis en wijting te laag ligt, is aannemelijker. Deze mag inderdaad tot 90% van de oriëntatieprijs bedragen. Dat er echter wel een verschil dient te zijn wat de kwaliteit, versheid en vooral grootte betreft, is meer dan aangewezen. We hebben het inderdaad nog medegemaakt, dat bepaalde vaartuigen voor de opvang gingen vissen, onder meer op de zeer kleine schelvis. Men mag het echter zo niet stellen, dat men een opvangvisserij uitlokt.

Belangrijk ware anderzijds wel inderdaad de tussenkomsten van de E.O.G.F.L. ten voordele van de producentenorganisaties te kennen en wat er met die gelden strikt genomen gebeurt.

Men zou in sommige gevallen zonderling opkijken.

GROOT-BRITANNIE

Jim Leadley, voorzitter van de Nationale Federatie van reders bracht de waarschuwing dat men best reeds de kanonneerboten zou in gereedheid brengen tegen het eind van het jaar, om de Britse kustgebieden te beschermen. Inderdaad houdt hij het voor mogelijk dat tegen het eind van 1982 men eindelijk in de EEG zal overeengekomen zijn over een gemeenschappelijk visserijreglement. Indien dit werkelijk niet het geval wordt, zullen de vissers uit de andere lidstaten, volgens de bepalingen van het EEG-verdrag zelf, tot onder elkaars stranden mogen komen vissen. Voor Groot-Brittannië, met haar uitgestrekte kusten houdt dit een ramp in. Daarom ook zet Jim Leadley de Britse regering thans reeds aan om in dit geval tot eenzijdige beschermingsmaatregelen over te gaan.

Een nieuwe 24,50 m. seinreiler is de vloot van Eyemouth in Groot-Brittannië komen vervoegen. Dit vaartuig is uitgerust met een Deense motor Callesen van 575 Pk. en met Noriaulieren. Het vaartuig met complete uitrusting heeft één miljoen pond gekost, of zowat 80 miljoen B.fr. ! Er is een overdekt werkdek. Het vaartuig werd afgeleverd door de Britse Campbelltown-werf. We hadden enigszins een krachtiger motor verwacht, maar omgekeerd zeker geen 80 miljoen als cijfer voor de bouwkosten, vooral niet voor een 24,50 meter. Wie kan dat opbrengen?

In Port-Glasgow is een visserijwachtschip voor het Schotse departement gebouwd, te water gelaten. Het is de 71-meter "Vigilant" die 1.250 Brt meet. Het vaartuig kan 18 knopen lopen en heeft een zeevaartautonomie van 21 dagen. Het vaartuig zal hoofdzakelijk ingezet worden voor de bescherming van de Noord- en Westkust van Schotland en in de 200 mijlszone opereren. Het vaartuig zal in totaal 400 miljoen B.fr. kosten.

Peter Seales, de nieuwe voorzitter van de Britse Sea-Fish-Industry-Authority, heeft een lans gebroken voor het opvoeren van de netmaaswijdte tot 10 cm. Er wordt thans inderdaad, aldus betrokkenen, te veel kleine vis gevangen die, commercieel gezien, minderwaardig is. Tracht dit maar eens aan het verstand van de visserij te brengen.

VERSCHEIDENE

Te Tokio in Japan, gaat van 25 tot 28 oktober de Internationale Zeevoedingsprodukten Conferentie door. Het is duidelijk dat deze conferentie een zeker succes tegemoet gaat vermits het plaats grijpt in 's werelds grootste markt voor zeevoedingsprodukten, namelijk Japan. Japan staat tevens aan de top van de aanvoerlanden in vis en visprodukten met jaarlijks over de 10 miljoen ton, gevolgd door Rusland. Het is het wereldbekend Takanawa Prince Hotel, dat haar deuren, voor deze conferentie open houdt.

OVERAANVOER VAN SCHELVIS IN GROOT-BRITANNIE

De schelvisaanvoer in Groot-Brittannië en meer in het bijzonder door Schotse vaartuigen, is bijzonder groot zodanig, dat alleen reeds in het eerste kwartaal van dit jaar 28 duizend ton werd aangevoerd tegenover slechts 17 duizend ton het voorgaand jaar. Als deze visserij in dergelijk tempo, wat de aanvoer betreft, doorgaat, dan schat men dat de jaaraanvoer wel eens 160 duizend ton zou kunnen bereiken, terwijl het totaal EEG-kwotum slechts 144 duizend ton is, voor dit Noordzeegebied. De Schotten alleen reeds vissen dus het totaal EEG-kwotum, zonder van de vangsten door de visserij uit de andere partnerlanden te gewagen.

Verleden jaar reeds maakten we gewag van de vrijwillige beperkingen door de Schotse redersfederatie aan zijn leden opgelegd door een kwantum vast te leggen per man en per week op zee, voornamelijk om een te grote prijsinzinking

in de afslag te vermijden. Dit neemt echter niet weg, dat men toch vreest reeds het schelviskwotum te zullen opgebruikt hebben tegen eind december van dit jaar.

Ondertussen gaat heel wat jonge schelvis naar de vismeelfabrieken en verleden week dinsdag was dit het geval met een partij van duizend bennen.

Ook op de westkust overtreft in het 1ste kwartaal de aanvoer reeds met 60% deze van het eerste kwartaal van het voorgaand jaar. Men vreest dan ook dat, ver voor het eind van het jaar, men verplicht zou kunnen worden tot een vangststop, zo er zich niet een natuurlijke aanvoervermindering voordoet. Anderzijds is een eenzijdige grote aanvoer van een bepaalde vissoort nooit voordelig voor de visserij, vooral van volkse soorten.

WORDEN VEILIGHEIDSPAKKEN AAN BOORD VAN VAARTUIGEN VERPLICHT GEMAAKT?

Op een vergadering die de IMCO, organisme dat als doel heeft de voorkoming van ongevallen op zee en het voorstellen van maatregelen voor redding van vaartuigen en mensenlevens, te Londen onlangs hield, stond op de dagorde het aanbevelen of het verplicht maken van het, aan boord hebben van overlevingspakken.

Aanleiding hiertoe was het vergaan van het Franse vrachtschip de „Maori” in het noorden van de Atlantische oceaan en waarbij, op één uitzondering na, alle schipbreukelingen die te water kwamen, na enkele tijd door warmteverlies van het lichaam, de dood vonden. De ene uitzondering was de persoon die één aan hem toebehorend duikerspak aangetrokken had vooraleer hij te water sprong. Dank zij de isolatie van dit duikerspak, kon hij zonder zware gevolgen voldoende lang in het ijskoude water verblijven tot de aankomst van de redders.

De gevolgtrekking van het overleven van deze enkele schipbreukeling was, dat men zich dan ernstig ging toeleveren op de studie van het samenstellen van een overlevingspak dat de schipbreukelingen zouden aantrekken en dat dank zij de thermische isolatie hen voldoende voor een min of meer lange tijd tegen de koude zou beschermen.

Een onderkommissie van de IMCO had een studie ter zake verricht en reeds in 1981 tijdens een voorgaande zitting van de IMCO een overlevingspak voor elk bemanningslid als verplichtend aan boord te hebben, voorgesteld. Alhoewel het hier in spé gaat over de handelsmarine, is het duidelijk dat het eveneens zijn belang heeft ter zeevisserij. Waar men verwacht had, dat dit voorstel zonder moeite door de aanwezige delegaties zou aangenomen geweest zijn, kwam de oppositie vooral van de kant van de rederijen die onder goedkope vlag varen.

Het was duidelijk dat deze hiermede in de lijn van hun politiek bleven, namelijk zo goedkoop mogelijk te varen, ook ten koste van de veiligheid van het vaartuig en/of van de bemanningsleden. Hierdoor moest de tekst uitgaande van de subkommissie ernstig verwerkt worden. Hierbij kwam dan nog het onverwacht voorstel van Rusland dat de verplichting wilde terugschroeven tot 3 overlevingspakken aan boord.

Men vraagt zich af hoe de Russische delegatie zich dat voorstelt!

Inderdaad menen wij zelf, dat het beperken tot 3 overlevingspakken, slechts aanleiding zou kunnen geven en zal geven tot rellen aan boord, voor wie deze pakken zullen bestemd zijn.

Wat verbazend was, minstens vanuit menselijk standpunt bezien, is het feit dat het Russisch standpunt door vele delegaties onmiddellijk aanvaard werd. Reden hiertoe is natuurlijk de hoge kosten van dergelijke overlevingspakken en waarschijnlijk eveneens de kosten van regelmatig nazicht er van.

Men vergeet hier echter bij, dat de sommen die de rederijen of de verzekeringsmaatschappij of

de sociale instellingen voor omgekomen schipbreukelingen dienen te betalen voor het achtergelaten gezin, een veelvoud zijn van wat de pakken kosten en dat de rederijen dit zeker zouden terugwinnen op verzekeringspremies voor ongevallen voor hun bemanningen. We denken dan ook aan een tussenkomst van deze verzekeringsorganismen, die de verzekeringspremie voor ongevallen zouden kunnen verminderen voor die rederijen die het overlevingspak aan boord hebben, zodanig dat het geen bijkomstige kosten zouden worden. Want er zijn er al genoeg.

In elk geval werd een amendement aangenomen dat een aanbeveling of de verplichting zou inhouden dat de schepen 3, 6, 9 of 12 dergelijke pakken aan boord zouden moeten hebben naar gelang het aantal reddingsloepen, waarbij men denkt aan drie overlevingspakken per reddingsloep. Maar ook hier stelt zich de vraag voor wie deze pakken zullen bestemd zijn en voor wie niet! Verder komt hier dan nog bij, dat dit niet verplichtend zou kunnen gemaakt worden voor de oude (natuurlijk bij voorkeur deze varende onder goedkope vlag) schepen, maar alleen voor de nieuwe! Anderzijds zou deze verplichting ook maar kunnen in voege komen na een tijdspanne van drie jaar.

Wat er ook van zij, we stellen terug vast, dat een overlevingspak duurder kost dan een mensenleven. Dit is minstens de konklusie die we verplicht zijn te maken na kennisname van wat er te Londen beslist is geworden in de vergadering 1982 van de IMCO waar het voorstel van de subkommissie, genomen in 1981 praktisch gekelderd werd.



ENGELAND

De makreellijnvisserij voor Fleetwood, noemde zo plots als onverwachts terug mooie vangsten die zelfs opliepen tot tien kit van 63 kg. per man en per 24 uur. De meeste van de makreel werd gevangen bij het opkomen van de zon. Het ging over makreel middenslag en middenslag/groot, waarvoor meer dan tweeduizend fr. per kit geboden werd of ongeveer 1.700 B.fr. de ben van 50 kg. Een onverwachts en goed medegenomen buitenkansje.

De reders van de Western-Eilanden zullen een afzonderlijke redersfederatie oprichten, los van de grote Schotse Redersfederatie. Door woordvoerders van het voorlopig opgericht comité werd als reden opgegeven, dat de Schotse Federatie te veel gedomineerd wordt door de reders van de oostkust.

En opnieuw werd een Britse diepvriestrieler aan het buitenland verkocht. Het gaat hier nu om de 66-meter "Ross Implacable" van de British United Trawlerrederij, beter gekend als B.U.T. Het vaartuig werd aan Iran verkocht. De overeenkomst werd te Grimsby ondertekend en er zou overeengekomen zijn dat een Brits schipper, de hoofdmotorist en een meester-visser mede zouden gaan om de visserij te bedrijven in de wateren van het Midden-Oosten. Thans bezit de BUT-rederij nog slechts 5 diepvriestrieters.

Een vijfde Britse diepvriestrieter werd door de Navy opgevorderd. Het gaat hier over de trawler "Pict" van de Britse rederij British United Trawlers. Zie in dit verband ons speciaal artikel.

De Schotse Redersfederatie zal aan de EEG vragen een invoerverbod uit te vaardigen op Japanse schaal- en weekdieren. Volgens betrokken federatie, gaat het hier om een diskriminatie en een oneerlijke concurrentie omdat in de EEG en meer in het bijzonder in Groot-Brittannië, bepaalde eisen voor het verwateren gesteld worden aan het water, gebruikt voor het schoonmaken en wassen. Dit zou niet het geval zijn in het buitenland, of de kwaliteit van het hiervoor gebruikte water in de buitenlandse bedrijven kan minstens niet door de EEG gecontroleerd worden. Het is waarschijnlijk de reden waarom de ingevoerde schelp- en weekdieren onder de prijs aangeboden worden die de Britse schelpvisserij van doen hebben om het hoofd boven water te kunnen houden.

In Fraserburgh liggen verscheidene seinetriers op, na het sluiten van het haringseizoen en het nog niet open zijn van het makreel voorseizoen. Men schat dat er aldus een kapitaal opligt van doorgaans zeer recente schepen ten bedrage van meer dan één miljard B.fr. ! Toch zijn er enkele, alhoewel hiervoor niet gebouwd, zich aan het uitrusten met netten en deuren voor bodemvisserij. Misschien valt het mede menen, een paar schippers, het valt te proberen.