

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

Versijnt wekelijks
Vrijdag 14 mei 1982 — Nr. 19

Honderdveertigduizend frank viskeurrechten per pakhuis

EEN SCHANDAAL ZONDER VOORGAANDE OF uitbuitingspraktijken onder de mom van viskeuring om dierenkeurders een mooi baantje te bezorgen ! ! !

Het Instituut voor Veterinaire Keuring heeft zich terug laten kennen onder zijn meest hatelijke vorm, namelijk deze van de rabiate inhalingheid. Anderzijds is het ook niet voorstelbaar dat dit gebeurt op een ogenblik, dat men zoveel mogelijk de bedrijven wenst te ontlasten en beter competitief te stellen op de wereldmarkt. Onvoorstelbaar eveneens, dat de heer Aerts, Staatssecretaris bij het Ministerie van Volksgezondheid, die zich nochtans heel breeddenkend had betoond en tot samenwerking bereid met het bedrijf, thans klakkeloos de schraapachtige visie van de veeartsen tot de zijne neemt.

Het is inderdaad onrechtvaardig en het leidt altijd tot eenzijdige partijdigheid, wanneer men terzelfdertijd partij en rechter is. Dit is het geval met de topambtenaren van het Instituut voor Veterinaire Keuring, de heren Van Assche en Vandenbrande, die TERZELFDERTIJD afgevaardigde van het Ministerie van Volksgezondheid zijn. Partij en rechter en als dusdanig zo inhuldig mogelijk. We vragen ons werkelijk af, of de contacten die de heer Aerts voorafgaandelijk met de visverwerkende bedrijven, met de visgroothandel, met de Rederscentrale en andere instanties opnam, nu bedoeld waren voor stemmingmakerij of wat ook, vermits het tenslotte de bevooroordeelde visie in al haar aspecten en facetten van de veeartsen-viskeurders is, die doorgang heeft gevonden. Wat meer is, het zijn de ambtenaren van deze belangenhebbende veeartsen-viskeurders, van het Instituut voor Veterinaire Keuring, die het voor het zeggen hebben en in naam van het departement van volksgezondheid spreken !

We mogen gerust zeggen, dat dit geen eerlijke werking, geen eerlijke debatten en geen eerlijke besluiten zijn noch konden worden.

HONDERDVEERTIGDUIZEND FRANK BIJKOMENDE VISKEURRECHTEN PER PAKHUISBEDRIJFJE !

Behalve de viskeurrechten ten bedrage van 15 fr de 100 kgr of per gedeelte van 100 kgr, die de koper thans te dragen heeft, hetgeen voor kleine pakhuisbedrijfjes die verscheidene dagen in de week enkele tientallen bennen vis kopen, toch ook wekelijks meer dan duizend fr kan kosten, of nagenoeg minstens vijftigduizend fr jaarlijks, komt daar nu onverwachts nog meer dan

zoveel bij voor al of niet geleverde viskeuringsprestaties. We zeggen wel „al of NIET geleverde viskeuringsprestaties”. Inderdaad voorzien de uitvoeringsbesluiten van de nieuwe wet, dat per dag welk in een pakhuisbedrijfje, van groot tot klein, gewerkt wordt, men eveneens 500 fr dient te betalen voor de instandhouding van de VETTE KAAS waarin de veeartsen-viskeurders zich zullen nestelen. Wel heeft de Bedrijfsraad voor de Visserij nog getracht dit recht niet per bedrijfsdag te doen betalen, maar per verrichte viskeuringsprestatie. Veearts Van Assche van het Instituut voor Veterinaire Keuring, die, zoals hierboven reeds aangehaald, partij en ministeriële rechter is, en op wiens aanstichting dergelijke enorme economische blunders in wettelijke vorm gegoten worden, wijst er op dat het K.B. voorziet dat deze 500 fr dagelijks moet betaald worden, ook al wordt hiervoor geen keuringsprestatie geleverd.

Als we nu weten dat in heel wat bescheiden, pakhuisbedrijfjes die met een paar knechten werken, zes dagen van de week een min of meer volledige of beperkte bedrijvigheid heerst, dan wordt dit, aan 48 weken in het jaar, hetzij 288 dagen telkens 500 fr voor de zich aldus kiplekker voelende en voedende veeartsen, dat wil zeggen 144 duizend fr jaarlijks. In totaal wordt dit dus, met de forfaitaire 15 fr per ben, die ook al nagenoeg vijftigduizend fr per jaar is, zo een slordige 200 duizend fr ! ! En dat noemen de heren van het Instituut voor Veterinaire Keuring en ipso-facto, staatssecretaris Aerts, dan het soort nieuw klimaat voor onze bedrijven opdat ze de concurrentie met de buitenlandse bedrijven beter zouden aan kunnen.

Dit noemt men dan tevens van de kant van het betrokken ministerie een inspanning tot inleveren vanwege de ambtenarij om de bedrijven te helpen het hoofd boven water te houden. Indien dit doorgedrukt wordt en vanwege de handel geen akties tegen deze willekeur met sukses kunnen uitgaan, dan wordt de visser zeker mede betrokken in deze nieuwe verzwarende lasten. Handelaars zullen zeker in de afslagprijzen hiermede rekening houden bij hun prijsberekening bij aankoop zodat de vissers-reder het kind van de rekening wordt.

Dat vroeger de lasten op de reder en visser gelegd werden en thans op de handel, kan de

heren Van Assche, Vandenbrande en Co geen snars schelen. De uitbouw van een nieuwe parastatale dienst met de onvermijdelijke directeurs, inspecteurs, representatie- en verplaatingskosten, enz... met de onvermijdelijke steno-dactylo's en serveermeisjes voor de koffie en het vieruurtje van de heren, komt op de eerste plaats.

OOK VISKEURRECHTEN TE BETALEN OP AFGEKEURDE VIS

Op vraag van een lid van de Bedrijfsraad voor de visserij of er ook keurrechten op de afgekeurde vis dienen betaald te worden, was Van Assche er als de kippen bij om aan te tonen, dat ook afgekeurde vis gekeurd werd en dat bijgevolg ook hier de keurrechten dienen betaald te worden. Deze vallen dan ten laste van diegenen die de afgekeurde vis opneemt, hetzij als diervoeding of wat ook. Het vilbeluik krijgt eventueel ook deze rekening. Inderdaad interpreteert Van Assche en Cie alles in het voordeel van de geldpot van het Instituut voor Veterinaire Keuring.

VOORLOPIG GEEN VISKEURRECHTEN OP GARNAAL

Vermits er in de uitvoeringsbesluiten geen sprake is van aangevoerde „bewerkte vis” en vermits garnaal op zee bewerkt is, gezien zij gekookt aangevoerd wordt, worden er daar geen keurrechten op betaald.

Nochtans haastte Van Assche zich om het woordje „voorlopig” te gebruiken, want dat zal volgens hem wel een leemte in de uitvoeringsbesluiten en/of nieuwe wet zijn, die niet in zijn kraam past om nog meer aan nodeloze geldklopperij te doen. Vis die dus aan boord bewerkt wordt en op diepvriesschepen in filet getrokken en in blokken diepgevroren wordt, komt dus niet in aanmerking bij aanvoer voor keurrechten. Gelukkig voor de veeartsen-viskeurder telt onze Belgische vloot geen dergelijke schepen. Anderzijds is het strippen geen bewerken van de vis, maar misschien wel het ontkoppen zoals dit voor staartvis gebeurt ? Men kan dus in feite besluiten dat voor staartvis geen viskeurrechten te betalen vallen. (Vervolg op blz. 2)

VIJFTIEN MILJOEN HANGENDE SCHULD VOOR DE REDERS

Door veearts-koploper Van Assche werd bij de Stad Oostende aangedrongen opdat er schot zou komen wat de uitbetaling aan de veeartsen betreft van de achterstallige viskeurerechten, die door de reders dienen gekweten te worden naar aanleiding van een arrest van de Raad van State, waarbij het niet de kopers zijn, die op basis van de vroegere wet, de viskeurerechten moeten betalen, maar de reders. Het zou hier over een totale verplichting van rond de 15 miljoen gaan, sinds het K.B. van 1976 verscheen, dat verkeerdelijk de inning ten laste van de handel legde.

We hebben, kort na het verschijnen van dit arrest reeds de mening van een paar raadsheren bij het Hof van Beroep weergegeven, waaruit blijkt dat het Ministerie van Volksgezondheid een grove fout had begaan door het laten verschijnen van een K.B. dat een totale geruststelling bracht voor de reders die geen voorzieningen hebben kunnen aanleggen voor een eventuele betaling van viskeurerechten. In rechte geldt anderzijds een principe en zeker minstens voor diegenen die zelf verantwoordelijk zijn voor het opstellen en laten verschijnen van uitvoeringsbesluiten, dat men voor zijn eigen fouten dient op te draaien en zeker geen ander hiervoor kan laten opdraaien. Van Assche, Vandenbrande en Cie zouden maar al te graag deze 15 miljoen binnenrijven ten bate van het nieuw Instituut voor Veterinaire Keuring. We zijn echter overtuigd, dat de betrokken reders zich hier niet als mestvee ter slachtbank zullen laten leiden en dat zij een krachtdadige tegenactie zullen voeren, tenware ook hier weeral de Rederscentrale een verkeerde rol speelt.

Ook de boeren komen thans met hun tractoren het verkeer op de autostraden lam leggen.

Ondertussen hopen we dat de staatssekretaris Aerts de bedoelingen geld te kloppen om een twintigtal veeartsen werk te verschaffen, zal begrepen hebben.

VISKEURING EN TEMPERATUUR VAN DE VIS

Naar aanleiding van een proces-verbaal waarbij de buitentemperatuur van een partij vis op 10° C werd vastgesteld, vraagt de vishandel zich af hoe deze temperatuur alsmede de inwendige temperatuur van de vis wordt vastgesteld en beschouwd.

Volgens de heer Vandenbrande van de Stichting voor Veterinaire Keuring, tevens afgevaardigde van de Minister van Volksgezondheid ter zake, werd een proces-verbaal opgesteld omdat een bepaalde partij vis niet afgeijsd was en de buitentemperatuur 10° C bedroeg. Volgens zelfde heer mag de inwendige temperatuur van de vis niet meer dan 4° C bedragen. Hoe men echter deze temperatuur bepaalt, werd niet medegedeeld.

Anderzijds kan hier wel een bepaalde willekeur in bestaan. Aldus wat de bijzonder verse vis betreft van de kustvissers die hun vis niet afijsen en waarvan de inwendige temperatuur meer dan 4° C zou kunnen bedragen, vooral in de zomer. Men zou dus wettelijk deze vis kunnen afkeuren, terwijl het in feite om extra kwaliteit gaat. Ook de gekookte garnalen zullen wel een inwendige temperatuur van meer dan 4° C hebben. Dit bewijst nogmaals dat men van uit Brussel en zelfs met medewerking van de veeartsen, moeilijk wetten en uitvoeringsbesluiten kan opstellen, die met alles rekening houden en die bepaalde willekeur kunnen uitsluiten.

VOORSTEL TOT VERDAGING VAN DE WET OP DE VETERINAIRE KEURING

Door de heren en dames A. Verbist, E. Cuvelier, J. Sondag, L. Herua, S. Michielsens, Cl. Smitt, M. Tyberghien-Vandenbussche, R. Van Rompaey en A. Bens, leden van de Senaat, werd een voorstel van wet ingediend om de uitvoering van de wet van 13 juli 1981 tot oprichting van een Instituut voor Veterinaire Keuring op te schorten voor een termijn van vijf jaar, te rekenen van de dag van de bekendmaking van deze wet in het Staatsblad.

Onmiddellijke aanleiding tot het indienen van dit wetsvoorstel is het debat dat in de vergadering van de Verenigde Commissies van Landbouw en Volksgezondheid van Kamer en Senaat op woensdag 3 maart 1982 werd gehouden in verband met de inhoud van de ontwerpen van koninklijke besluiten tot uitvoering van de wet tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring van 13 juli 1981.

Dat debat heeft ons een reeks belangrijke gegevens verschaft, waardoor het duidelijk is geworden dat een onmiddellijke uitvoering van die wet ten minste een hoogst dubieuze politieke operatie zou zijn.

1. Vooreerst vertoont de uitvoering van de wet aspecten met een communautair karakter. Het moet duidelijk worden uitgemaakt of alle in deze wet geregelde materies uitsluitend als nationale materie moeten worden beschouwd. Hebben de gemeenschappen geen enkele bevoegdheid ter zake?

In hetzelfde verband komt de vraag of de personeelsbezetting en bepaaldelijk de verdeling per gewesten beantwoordt aan de normen van elementaire redelijkheid en een behoorlijke verde-

ling van opdrachten, rekening houdend met de plaatselijke behoeften.

2. Het is tot op heden niet bewezen, noch op voldoende wijze aangetoond, welke de financiële gevolgen zijn van de uitvoering van de wet. Een fatsoenlijke kosten- en batenanalyse is geboden. In het debat desbetreffend zijn allerlei berekeningen vermeld die geenszins overeenstemming vertonen. De cijfers variëren tussen nul-operatie (self-supporting) en een jaarlijks verlies van meer dan 700 miljoen.

De onzekerheid op dit vlak – vooral in de huidige toestand van economische crisis en het angstwekkende gebrek aan financiële middelen van de overheid – kan onmogelijk de onmiddellijke uitvoering van de wet verantwoorden. Dit zou in de gegeven omstandigheden minstens tot een gevaarlijk avontuur kunnen leiden.

Vooraleer deze wet ten uitvoer te brengen, dient een financiële nota opgesteld met volstrekt verantwoorde en betrouwbare gegevens en cijfers.

3. Door gebrek aan coherentie tussen de bepalingen van artikel 34 en artikel 37 van de te wijzigen wet bleek het niet mogelijk met zekerheid uit te maken wanneer precies de wet van toepassing wordt.

Wij kunnen echter niet nalaten te wijzen op de volstrekt duidelijke tekst van artikel 37, waar de publikatie van wet en uitvoeringsbesluiten als uitgangspunt worden aangeduid voor de termijn die verstrijkt op „de eerste dag van de dertiende maand...”.

Dit uitgangspunt lijkt thans te worden betwist in verband met het bepaalde bij artikel 34.

4. In verband met het personeel voor de op te richten parastatale A blijft een hele reeks vragen onopgelost.

Voor de kandidaten is er geen voldoende zekerheid nopens hun statuut.

Bij de uitvoering van de wet moet in ieder geval de onafhankelijkheid van de keurder maximaal gewaarborgd worden.

5. Tenslotte moet bij het uitvoeren van de wet rekening gehouden worden met de financiële en budgettaire weerslag op de begroting van de gemeenten die kunnen betrokken zijn.

☆☆☆

Terwille van de rechtszekerheid, om al de hierboven vermelde redenen en om de Regering de kans te geven het ganse dossier grondig te herzien en aan te vullen met de noodwendige gegevens, strekt dit wetsvoorstel ertoe de uitvoering van deze wet te verdagen met een termijn van vijf jaar.

Totdaar dit zeer nuttig voorstel.

"HET VISSERIJBLAD"

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

DE VISKEURING EN DE BELANGEN VAN DE REDERS

De O.V.A., Onderlinge Visafslag, is een belangenvereniging ten voordele van de reders en vissers. Dank zij de O.V.A. worden de afslagkosten zo laag en miniem mogelijk gehouden. De belangen van de O.V.A. verdedigen, komt dus overeen met de belangen van de reders en de visser te verdedigen. Het komt dan ook onbegrijpelijk en praktisch onaanvaardbaar voor, dat de sekretaris van de Rederscentrale omgekeerd handelt.

Inderdaad in het geschil dat de O.V.A. verdeelt met de Stichting voor Veterinaire Keuring en het Ministerie van Volksgezondheid, in verband met de weigering van de O.V.A. om de viskeurrechten te innen, wanneer tevens geen voldoende waarborgen gegeven worden dat de O.V.A. niet kan verantwoordelijk gesteld worden voor de onwil tot betalen vanwege de kopers, heeft de sekretaris van de Rederscentrale duidelijk de zijde van het ministerie en de veeartsen gekozen. Aldus ontlonen wij aan de notulen van het verruimd Dagelijks Bestuur van de Bedrijfsraad van de Visserij volgende passus:

„De heer Wittewrongel stelt voor in art. 3 de term «de verkoper» te vervangen door de term «verkoopsorganisme van de aangevoerde vis». Daarmee wordt ingestemd.

Het is duidelijk dat hiermede getracht wordt de juridische positie van de O.V.A. te verzwakken, die de verplichting van de hand wijst haar door de stad Oostende opgelegd om, aan de hand van de nieuwe uitvoeringsbesluiten op de viskeuring, in te staan voor de inning van de viskeurrechten. De O.V.A. wenst afstand te nemen van de inning van de viskeurrechten, omdat de kopers zullen weigeren, of minstens heel wat kopers zullen weigeren deze te betalen, en het dus aan de O.V.A. zou toekomen de betrokken heffingen, ook voor de rechtbank te vorderen. Dit zou onberekenbare kosten voor gevolg hebben ten laste van de O.V.A. want, wat de eventuele procedurekosten betreft, heeft nog niemand laten weten, dat deze niet zouden ten laste vallen van de O.V.A. Noch het Ministerie van Volksgezondheid noch de Stad Oostende, noch de Stichting voor Veterinaire Keuring hebben in deze zaak duidelijk stelling genomen. De Stichting voor Veterinaire Keuring zou dus heel een-

voudig de tekortkoming van de O.V.A. vaststellen in het innen van de viskeurrechten en haar hier voor verantwoordelijk stellen.

En wie is de O.V.A.?

Dat zijn de reders zelf die er komen verkopen.

Dat de Rederscentrale zich hiertoe leent, zowel bij monde van haar sekretaris, is zeker niet in het belang van de reders die thans over een zeer degelijk en goed uitgerust afslagorganisme beschikken, die met een minimum aan kosten de afslag ten voordele van de reders en vissers uitoefent. De vraag stelt zich, of de beheerraad van de Rederscentrale haar sekretaris gemachtigd heeft hier een stelling te nemen tegen de belangen van de reders, vermits die beheerraad en die van de O.V.A. niets anders dan reders zijn.

”HET VISSERIJBLAD”

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

We kunnen dit slechts betreuren daar dit zeker de belangen van de producenten niet dient.

Gelukkig voor de reders dat de heer Vandenberghe namens de O.V.A. vorige week inzake de term «verkoopsorganisme», nog altijd naar diegene wijst, die de verkoop organiseert en dat dit volgens hem de stad Oostende blijft, wat het Ministerie van Volksgezondheid ook denkt. Wie gehoopt had dat «verkoopsorganisme» synoniem is met «O.V.A.» komt dus bedrogen uit.

Bij het ter perse gaan, vernemen we dat naar aanleiding van de weigering door de O.V.A. voor de viskeurrechten in te staan, het Ministerie van Volksgezondheid, haar een nieuw schrijven heeft gericht, **eisend** dat de O.V.A. de inning zou doen, waarop een nieuw categoriek weigeren is gevolgd, daar de O.V.A. zich niet als de organisator blijft aanzien en zo zij zich met de inning zal gelasten, zij eerst er door de viskeurers moet voor vergoed worden en daarenboven geen enkel juridische verantwoordelijkheid op zich wil nemen bij weigering te betalen.

Wij kunnen deze stelling slechts bijtreden en zijn overtuigd dat het Ministerie van Volksgezondheid zich vergist en aan het kortste eindje zal trekken, welke triestige medewerking de sekretaris van de Rederscentrale in deze aangelegenheid met of zonder het medeweten van zijn beheerraad ook neemt.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

De Z.424 kwam tijdens de visserij in een hevig stormweer terecht. Door de forse rukken is op een bepaald moment de antenne van de radio afgeknapt maar men kon de visserij wel verder zetten.

Tijdens het uitvaren van de Zeebrugse vissershaven bemerkte men aan boord van de Z.300 dat de Z.12 een eind verderop lag met beide boelen buiten boord. Kort daarop werd de schipper van de Z.300 opgeroepen door zijn collega van de Z.12 met verzoek tot opsleping wegens een korre in de schroef. Na een sleep van niet eens een uur werd de Z.12 aan de vismijnkaai te Zeebrugge afgemeerd.

Tijdens de visserij in de Liverpoolbaai kreeg men aan boord van de Z.189 af te rekenen met een defecte radar. Een techniekier van het hospitaalkerkschip „De Hoop” is aan boord gekomen en verleende assistentie bij het herstellen.

Bij het binnenzetten van de netten aan boord van de Z.184 is het bakboordkorrijzer tegen de radar geslagen waardoor deze beschadigd werd. De scanner van de radar kon niet meer draaien terwijl er geen beeld op het scherm kwam. Er werd onmiddellijk koers gezet naar Zeebrugge voor herstelling.

VANAF 21 JUNI VERBOD BOKKENVISSERIJ IN BRITSE 12-MIJLSZONE BELGISCHE REDERS OPGELET

Onze bokkenvissers konden en kunnen nog tot 21 juni, in de twaalf mijlszone, maar zes mijl uit de kust, met vaartuigen boven de 300 pk en meer dan 70 Brt metende, op tong vissen, gegeven zijnde dat dit met een netspanwijdte van 4 meter gebeurt. Na deze datum mag er door schepen van meer dan 70 Brt of met een motor van meer dan 300 pk absoluut niet meer met de bokken gevist worden in de Britse twaalf-mijlszone.

Inderdaad ligt een order klaar voor het Brits parlement dat vanaf deze datum de bokkenvisserij op platvis (tong en pladijs) binnen de twaalf mijlszone verbiedt. Hiermede past Groot-Brittannië ook op zijn kustzone, de maatregelen toe, die praktisch overal elders door de nationale regeringen van de partnerlanden reeds van toepassing zijn. Deze beschermende maatregel gebeurt onder de druk van de lokale kleine kustvisserij, minstens als men vaartuigen van even onder de 70 Brt en met een motor van 300 pk, nog tot de kleine kustvisserij kan rekenen! Inderdaad is dit zeker geen kleintje meer, vooral daar bepaalde motoren afgesteld zijn op 300 pk maar een trekkracht hebben van heel wat meer.

In dit verband vernemen we, dat voor het ogenblik een ganse Nederlandse vloot in de twaalf-mijlszone zit te jagen op de tong, die er naar het schijnt tamelijk dik zit. Deze vloot van meer dan 70 Brt en 300 PK-motoren, zal ook wel een radikale kuis ondernemen tussen de hoofdzakelijk jonge en zeer jonge tong. Daarom ook zijn wij voorstanders van minstens een optrekken van de netmaaswijdte, omdat dit slechts een tijdelijk nadeel is voor de betrokken visserij en een toekomstig heel wat groter voordeel voor dezelfde visserij.

In de visserij is het immers zo, dat men altijd de visser tegen zichzelf dient te beschermen, praktisch tegen wil en dank. En nochtans is het volledig ten zijne voordele!

Beschermingsmaatregelen die niet uitgevaardigd worden om bepaalde categorieën of bepaalde nationale visserijen te bevoorcelligen, moeten dan ook welkom zijn.

Ondertussen waarschuwen we nogmaals onze Belgische vissers dat zij de datum van 21 juni moeten in het oog houden, om geen onaangename ervaringen op te doen bij eventuele bokkenvisserij in de Britse 12-mijlszone.

ZEERECHTKONFERENTIE NA ACHT JAAR NAAR EEN EINDAKKOORD

De internationale conferentie over het zeerecht die in 1974 te Caracas, hoofdstad van Venezuela startte, zal eind december 1982 eveneens in Caracas ter ondertekening voorgelegd worden, nadat over de bekomen resultaten na acht jaren onderhandelingen en evenveel sessies, geen eensgezinde stemming werd bereikt. Inderdaad stemden over het slotakkoord 130 landen voor, namelijk de ontwikkelingslanden, 17 landen onthielden zich waaronder België, terwijl 4 landen, waaronder de Verenigde Staten, Venezuela, Israël en Turkije tegen stemden.

Na de ondertekening is het verdrag nog altijd niet van kracht, dit gebeurt slechts nadat het door zestig landen voor het eigen parlement geratificeerd wordt.

De voornaamste resultaten van de conferentie zijn de volgende :

1) **de kuststaten** mogen de eigen territoriale wateren uitbreiden tot 12 mijl uit de kust. In deze kuststrook oefenen zij de volledige soevereine rechten uit. De schepen uit derde landen hebben wel recht op vreedzame doorvaart. Ook in de zeestraten hebben de schepen van alle derde landen recht op vreedzame vrije doorgang.

Het is duidelijk dat buiten deze twaalf mijl, alle schepen en zelfs onderzeeboten, vliegtuigen, dit alles van de handels- of militaire marine, vrij bewegingsrecht hebben, maar eveneens het vrij bewegingsrecht van andere vaartuigen moeten eerbiedigen.

2) **200-mijlszone** : Een nieuw begrip heeft zijn intrede gedaan namelijk dit van de 200-mijlszone, of Eksklusieve Economische Zone (E.E.Z.). Het gaat hier in het bijzonder om de biologische rijkdommen en meer bepaald om het visserijrecht. De kuststaat heeft dus buiten de 12 mijl en binnen deze 200-mijlszone geen eigenlijke soevereine rechten. Wanneer twee tegenover elkaar liggende kuststaten min dan 400 mijl uit elkaar verwijderd liggen, dan geldt een middellijn, of een lijn naar bijzondere overeenkomst tussen de 2 betrokken Staten.

3) **Continentaal Plat** : Wat de winning of eventuele winning van olie en gas betreft, erkent de conferentie een uitbataingsrecht van de kuststaat op een zeebodem zich uitdeinende tot 350 mijl. Vermits het hier gaat over bodemwinning, worden de rechten van de andere landen op het water en in het luchtruim boven het kontinentaal plat door dit recht op de oliewinning niet aangetaast. Nochtans moeten de betrokken staten, die het kontinentaal plat uitbaten in het gedeelte buiten de 200 mijlszone, een gedeelte van hun inkomsten afstaan aan de internationale gemeenschap.

4) **Diepzeemijnbouw** : zoals we vroeger reeds mededeelden, liggen op bepaalde plaatsen van de internationale wateren op de zeebodem minerale knollen, vooral bestaande uit mangaan, kobalt, nikkel, koper, enz... Gezien dit in internationale wateren ligt, heeft men hiervan internationaal gemeengoed van gemaakt. Deze rijkdommen behoren dus tot de internationale gemeenschap. Ook de rijkdommen in de zeebodem behoren tot het internationaal gemeengoed. Het is vooral de kwestie van de ontginning en de rechten van de ontginner, en het internationaal bestuursorgaan dat toezicht over deze ontginningen dient te houden, die meningsverschillen deed ontstaan, enerzijds tussen de ontwikkelingslanden die niet over de financiële en technische mogelijkheden voor ontginning beschikken en de industriële mogendheden waaronder vooral de Verenigde Staten, die zoveel toezichtsrecht en afstandsrecht niet wen-

sten prijs te geven. Deze houding was vooral onder de Reagan-administratie nog verstrakt. Dat is trouwens ook de reden van het tegenstemmen door de Verenigde Staten en enkele andere medelopers van dit land.

Ondertussen werden toch, voor de diepzeemijnbouw de eerste vergunningen uitgereikt aan private multinationals, namelijk aan 4 Amerikaanse, één Frans en verder aan staatsgeleide ondernemingen, uit de Sovjet-Unie, India en Japan.

Geschillen : het is duidelijk, dat in verband met het nieuw zeerecht en de interpretatie hiervan,

bepaalde geschillen zullen ontstaan. Om deze geschillen te beslechten, zal een internationaal zeerechtshof samengesteld worden waarvan de zetel te Hamburg zal gevestigd zijn. Hiervoor moet echter eerst de Bondsrepubliek het verdrag ondertekenen en ratificeren. Wijzen wij er op, dat de bondsrepubliek zich intussen onthield bij de stemming. Dit belet echter niet, het verdrag toch te ondertekenen en te ratificeren. In elk geval bestaat nog altijd het Internationaal Gerechtshof te Den Haag, dat ook bevoegd is om uitspraak te doen in internationale geschillen, wanneer de partijen zich akkoord verklaren dit geschil aan dit arbitragegerechtshof te onderwerpen.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

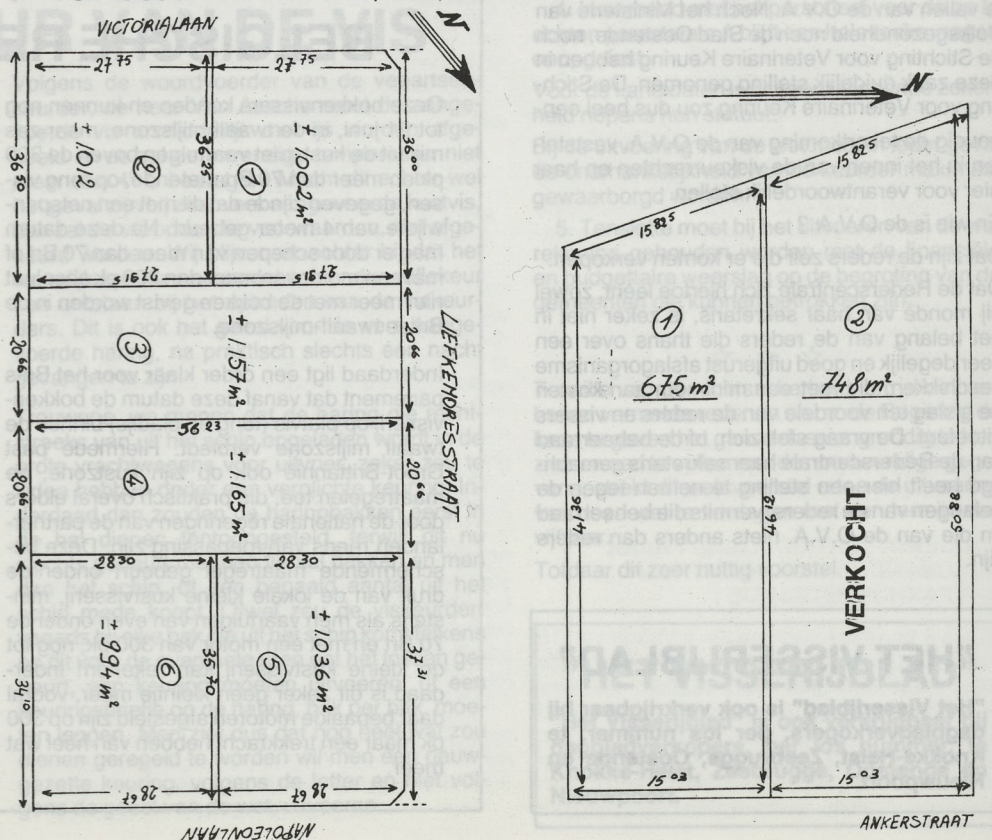
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



UITERST BELANGRIJKE FAILLISSEMENTS VERKOPING

te houden in opdracht van BELANGHEBBENDEN inzake

DIEPVRIES BRESKENS B.V. ultramodern visfileer- en invriesbedrijf

totale capaciteit 25 ton/dag

Deltahoek 5 - BRESKENS - Zeeland

S.I. TROOSTWIJK & ARNOLD TROOSTWIJK B.V.

makelaars in machinerieën, beëdigde taxateurs

zal op **WOENSDAG 26 MEI 1982** vanaf **10.- uur** in de bovenzaal van het Gemeentelijk Vismijnbedrijf, Kaai 1 te Breskens, ten overstaan van de Notarissen Mr. J. Everaert en Mr. A. van Stee te Terneuzen en Mr. B.P. Reus te Groede, eerst afzonderlijk en vervolgens in verschillende combinaties alsmede een eindcombinatie met het onroerend goed publiek verkopen o.a.:

2 ULTRAMODERNE KLEINVERPAKKINGS- EN INVRIESLIJNEN bestaande uit 2 DIOTIDE DOZENOPZETMACHINES "Metal Box" type S61, 70 slagen/min. (1974);

COMPUTER GESTUURDE WEEGSORTEERMACHINE "P.E.P."; 10 weegkanalane, 58 slagen/min., met weegcomputer (1978\$; 2 CHECKWEGERS "Icore" type 2013, met MICROPROCESSOR (1980) en type 1700, v.v. cariereject en elektron. tel- en weeginstallatie; 2 DIOTIDE DOZENSLUITMACHINES "Metal Box" type C51 (1974); STICKER ETIKETTEERMACHINE "Geostick" type Universa 701-704; **2 Z.G.A.N. HORIZONTALE**

AUTOMATISCHE PLATENVRIESMACHINES "Samifi" type MAT 425 (1980), elk voorzien van 15 stations 1720 x 1760 mm., cap. 700 kg/uur, -40°C, v.v. z.g.a.n. koelcompressor "Grasso" type RC4211; **2 Z.G.A.N. STRAFFPACKERMACHINES** "M.A.-F." type 4-75, wet waterval aanvoersysteem, etiketteermachine "Mathias" model AF360, het geheel voorzien van transportbanen;

Z.G.A.N. DEMONTABELE INVRIESTUNNEL (Individual) I(individual) Q(uick) F(rozen) "Daguard" 11 x 360 x 3.25 m. (1980) v.v. "Grasso" koelcompressor type RC4211 (1978), freon tank etc.; **R.V.S. GLACEERBAND** "Afak", 3600 x 600 mm.; **OPVOERBAND** "Afak" 2200 x 450 mm.; **GECONSTR. STALEN INVRIESTUNNEL**, lengte ± 10 m. met "Grasso" koelcompressor en opvoerglaceerband "Afak";

I.Q.F. INPAKLIJN bestaande uit **HYDR. KISTENKANTELAAR** "Grichnig", cap. 1,5 ton (1975); **R.V.S. GLACEERBAND** "Afak", 3000 x 600 mm.; **RIJDBARE PLATEAUWEEGSCHAAL** "Berkel" type 3000, cap. 50 kg. met tarreerinr. (1975); **DOZENSLUITMACHINE** "Soco" type TO-01 (1980), cap. 20 st./uur, max. formaat 480 x 500 mm.; **INPAKBAND** (1979), v.v. 6 "Weda" hangbascules cap. 2 kg. en **ZAKKENSEALMACHINE**

RONDVISFILEERLIJN "Baader" bestaande uit **AFSLAGKISTENLIFT**, cap. 500 kg.; **ONTKOPMACHINE** "Baader" type 421 (1972); **OPVOERTRANSPORTEUR** "Baader"; 2 **FILEERMACHINES** "Baader" type 188 (1970); 2 **ONTHUIDMACHINES** "Baader" type 51 (1981) en type 47; **AFVOERGROOT** met **WORMWIELTRANSPORTSCHROEF**;

PLATVISFILEERLIJN bestaande uit 2 **R.V.S./ALUMINIUM FILEERTAFELS**, elk 2 x 18 plaatsen; v.v. **AFVALKETINGTRANSPORTEUR**, **KISTENKANTELAAR** "Grichnig" cap. 1,5 ton 3 **R.V.S. SPOELMACHINES** "Afak" (1973-1977); **PLATEAUWEEGSCHAAL**, cap. 20 en 50 kg. (o.a. 1981);

GRATENSEPARATOR "Baader" type 694; 7 **ONTHUIDMACHINES** "Baader" type 47 en type 50; **ONTKOPMACHINE** "Baader" type 416;

PANEERLIJN (1978), bestaande uit **R.V.S. EIWITMENGKETEEL**, **R.V.S. EIWITTEERMACHINE** "Koppens" (transportable), **PANEER-NEERMACHINE** "Koppens", bandafm. 1800 x 900 mm., **PANEERMEELBUNKER** "Koppens" en **R.V.S. BESTERFBAND** "Koppens", band 8000 x 900 mm.; ± 2000 kg. **PANEERMEEL**; ± 5000 kg. **EIWIT**;

4 VERTIKALE PLATENVRIEZERS "Jackstone", met elk 20 stations, v.v. 2 **Z.G.A.N. KOELCOMPRESSOREN** "Grasso" type RC4211, cap. 1 ton/3½ uur, -40°C freonvat van 3000 l.; 2 **HORIZONTALE PLATENVRIEZERS** "Jackstone", v.v. 15 stations (1978) en 9 stations (1974);

2 ONTDOOIMACHINES (1979), cap. 8000 kg. per 7 uur, afm. elk 10.000 x 1600 x 1300 mm., eindtemp. max. 16°C, met 2 x 2 r.v.s. cassettes met elk 42 compartimenten; **WARMETERUGWIN-INSTALLATIE**;

VISAFVALMAALMACHINE "Grisnich", cap. 1 ton (1978); **AFVALWATERSEPARATOR** "Enbe", **Z.G.A.N. REINIGINGS-INSTALLATIE** (hoge druk) "Rovac", cap. 28 l./min. (1981);

Z.G.A.N. LUCHTCOMPRESSORINSTALLATIE "Atlas Copco" type LEII, met 500 l. luchttank en **PERSLUCHTDROGER** "Atlas Copco" type FD09 (1980); **krimpkanon**; 4 "D.W.M." koelcompressoren met verdampers en condensors; **R.V.S. ISOLATIEDEUREN**;

Z.G.A.N. SCHAALTJES VERPAKKINGSMACHINE "Franklin" type F-53 (1981), max. formaat 300 x 100 mm., **dozensluitmachine** "bSoco", cap. 500 x 500 mm.;

ENORME PARTIJEN VERPAKKINGSMATERIALEN w.o. ± 100.000 **DOZEN** plastic zakken, plastic vellen, krimpfolie, papieren inlegvellen, 5000 tempex polykisten;

± 200 **VISCONTAINERS**, gegalv. staal, inhoud 1 m³; ± 200 **HOUTEN PALLETS** 106 x 106 mm (nieuw) ± boxpallets;

WERKPLAATS met **beugelzaagmachine**, **lintzaagmachine** etc.

2 **VORKHEFTRUCKS** "Linde" (diesel) en "Lansing Bagnall", cap. 1,5 ton;

KANTOORINVENTARIS; **HUISDRUKKERIJ**;

BEZICHTIGING: maandag 24 mei 1982 van 10.- tot 16.- uur, dinsdag 25 mei 1982 van 9.- tot 16.- uur en op de DAG VAN VERKOOP van 8.- tot 9.30 uur aan de fabriek te Breskens.

HET MODERNE ONROEREND GOED

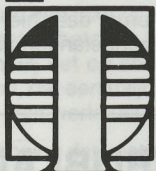
wordt door opgemelde Notarissen eveneens op woensdag 26 mei 1982 publiek verkocht, eerst afzonderlijk en vervolgens in verschillende combinaties, alsmede in een eindcombinatie met de machines.

Het onroerend goed bestaat uit een:

koelruimte (0°C), **vriesopslag (20°C)**, **fileerhal**, **spoelruimte**, **2 invries-/inpakhallen**, **machinekamer**, **alsmede een groot aangrenzend laad-/losterrein.**

Bezichtiging tijdens de kijkdagen van het onroerend goed of op afspraak met de makelaars

CATALOGUS op aanvraag bij:



TROOSTWIJK

makelaars, veiling organisatoren en schatters van industriële objecten en machines
de Keyserlei 5, bus 6 (Antwerp Tower) - 2000 ANTWERPEN
tel. 031.31.91.59 - telex 34635 salenk

PREMIER MARTENS EN MINISTER DECROO MET O.29 „BROODWINNER” NAAR ZEE

Zondagmorgen, vrij vroeg, is de O.29 „Broodwinner”, het opleidingsvaartuig voor onze vissersrijsholen, de grote vlakke opgetrokken met aan boord twee ministers en enkele vooraanstaande ambtenaren van de ministeriële departementen. Aldus stapten aan boord respectievelijk Premier Martens en Minister Decroo van Verkeerswezen naast secretaris-generaal Marcel Poppe en directeur-generaal Robert Vancraeynest van het voornoemde departement. Voor de reders was de heer Henri Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale ook tegenwoordig.

Voor Premier Martens is het overigens niet de eerste keer dat hij „live” in contact komt met de zeevisserij want reeds eerder trok hij aan boord van de O.231 „St. Carolus” naar de visgronden. Zijn dame is immers meter van dit vissersvaartuig.

Tijdens deze trip, die tot in de late namiddag duurde, werd met beide ministers van gedachten gewisseld over de problematiek die momenteel nog altijd de zeevisserij bezwaart. In de eerste plaats dus de steeds stijgende kostenfactor van de brandstoffen die de jongste jaren een fenomenale uitbreiding heeft gekend. Daar waar bijvoorbeeld de brandstofprijzen tien jaar geleden ongeveer acht procent van de totale uitbatingkosten uitmaakten, is dit nu gestegen tot veertig ten honderd’.

In dit verband liet Premier Martens zich als volgt uit:

„De vorige regering besloot voor 1981 een brandstofpremie in te voeren voor de land- en tuinbouw, alsook voor de zeevisserij. Die regeling voorziet in een teruggave van 1,50 fr. per liter bespaarde brandstof. Voor de drie eerder genoemde sectoren werd nu ook beslist dezelfde tussenkomst te verlenen voor 1982. Vandaag stelt zich echter een nieuw probleem, met name dit van de kredieten. Voor de visserijsector betekent dit een uitgave van 60 miljoen. Dat staat momenteel nog steeds ter discussie”.

Vervolgens drong de Premier bij het bedrijf aan

op het zoeken naar nieuwe energiebesparende middelen in de visserij. Daarop pikte minister Decroo in met de bewering, dat de toekomst van de zeevisserij voor een belangrijk deel dient gezocht in het aanwenden van nieuwe technieken. Volgens minister Decroo is het verlenen van geschenkenpremies op langere termijn helemaal geen oplossing. Toch werd aangedrongen bij de Premier opdat deze maximale aandacht zou verlenen aan het zware brandstofprobleem. Wij zijn het met Minister Decroo, die het probleem van de visserij niet schijnt aan te kunnen, eens en zouden hem graag enkele nuttige suggesties doen, in acht nemend en dus niet vergetend dat de visserij miljarden deviezen aanbrengt in plaats van verslindt.

VISSERIJONDERWIJS

Met Minister Decroo werd vervolgens het probleem van het visserijonderwijs aangepakt omdat daaromtrent enige discussie bestaat in de betrokken middelen. Men vreest immers dat, door de voortdurende mutaties, het visserijonderwijs, dat een specifiek eigen karakter heeft, wel eens het aanzien zou kunnen verliezen omdat men er van uitgaat dat het onderricht steeds minder praktijkgericht is. En dat is de werkelijkheid.

Daarover vertelde Minister Decroo het volgende:

„Toen ik destijds onderwijsminister was, was het nooit mijn bedoeling het visserijonderwijs over te hevelen van Verkeerswezen naar Nationale Opvoeding. Ondertussen is er wel een en ander gebeurd en werd het visserijonderwijs opgenomen in de sector Cultuur en overgeheveld naar de Gemeenschappen. Aldus ontstond een toestand waarbij de administratie van Verkeerswezen alle dossiers blijft voorbereiden maar, wat het visserijonderwijs in essentie betreft, valt nu alles onder de bevoegdheid van de Vlaamse deelregering. Voor het zeevaartonderwijs daarentegen valt alles nog onder de nationale bevoegdheid. Ik kan dus best begrip opbrengen

voor de ongerustheid die momenteel aan de kust voelbaar is, omdat gevreesd wordt dat de 300 leerlingen die de lessen in het visserijonderwijs volgen, slechts een klein percentage zouden vertegenwoordigen van de onderwijsmas-todont waardoor het gevaar niet denkbeeldig is, dat het specialisatie-karakter verdwijnt daar waar het Ministerie van Verkeerswezen nog altijd instaat voor de erkenning van de diploma’s en vergunningen. Er is daar inderdaad een soort dubbelzinnige situatie ontstaan.

Tussen de nationale en de deelregering moet men nu streven naar een oplossing. Het essentiële doel blijft immers nog altijd een degelijke vorming te geven aan die jongeren die nog bereidheid willen opbrengen om de zware vissersstiel te gaan beoefenen, aldus Minister Decroo. Dat heeft hij waarschijnlijk zondag ook onder-vonden.

DE SLOOPPREMIE EN REDERSFONDS

Tenslotte had Minister Decroo het ook nog over de nieuwe slooppremieregeling alsmede de op-richting van een Redersfonds.

Daarover weer Minister Decroo:

„Momenteel telt onze vissersvloot nog 208 eenheden. Wij stellen met vreugde vast, dat er door de reders een inspanning wordt opgebracht om te vernieuwen en te moderniseren. Het tempo van deze evolutie verloopt echter nog bijzonder traag en dat komt vooral omdat, naar ons gevoel, de slooppremie te laag lag. Wij hebben dus de beslissing genomen de slooppremie op te trekken tot het vijfvoudige. Dit betekent dat met een minimumkapitaal van 2,1 miljoen frank een gesloopt schip kan vervangen door een nieuwe eenheid en dit in het kader van de wet van 1948 die het mogelijk maakt een kredietopneming te doen tot 80 ten honderd van de kostprijs tegen zeer draaglijke interesten. Met deze nieuwe startpremie die enerzijds verleend wordt voor het slopen van een verouderd vaartuig en met anderzijds de kredieten die verleend worden voor nieuwbouw, wordt een zeer positieve weerslag verwacht inzake de vlootvernieuwing”, aldus Minister Decroo.

Verder had hij het nog over een nieuwigheid, met name de oprichting van een Redersfonds met een kapitaal van 10 miljoen dat in paritair beheer moet gaan tussen de reders en het Ministerie van Verkeerswezen. Dit fonds zal aangewend worden als een soort noodfonds voor het verlenen van kleine voorschotten t.b.v. onverwachte uitgaven aan reders en vissers ten-einde deze mensen uit de nood te helpen. Voor veel van deze mensen moet het redersfonds een belangrijke steun worden, aldus Minister Decroo.

Daar komen we nog op terug, daar hier vooral bepaalde gevaren van eigenbelangen aan verbonden zijn.



Premier Martens en Verkeersminister Decroo zondagmorgen even voor hun vertrek op een vistrip aan boord van de O.29 „Broodwinner” in gesprek met de heren Poppe, Pintelon en Vancraeynest.

(Foto Peter Maenhoudt)

„HET VISSERIJBLAD”

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

DE REDERSKOÖPERATIEVEN „HULP IN NOOD” EN „S.C.A.P.” HIELDEN HUN JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING

Het was vorige week vrijdag dat deze twee koöperatieve verenigingen in het Bredens Sportcentrum hun jaarlijkse Algemene Vergadering hielden waarop een 80-tal personen aanwezig waren, waaronder het erelid en medestichter Aug. Van Heetvelde, 88 jaar, die zich van Blankenberge verplaatst had om de vergadering en de jaarlijkse lunch, die er op volgde, bij te wonen. Men moet het dus maar willen en kunnen.

17 MILJOEN WINST

S.C.A.P. gaf in 1981 gemiddeld 1 fr. per liter en 20 t.h. ristourne op aankopen in magazijn

De eerste vergadering gold deze van S.C.A.P. welke geopend werd door direkteur P. Vandenbergh, die een volledige uiteenzetting gaf over de werking van deze bloeiende koöperatieve maatschappij van reders waarbij vele reders aangesloten zijn.

Uit deze uiteenzetting hebben we gemeend ten aanzien van onze lezers de belangrijkste feiten van zijn uiteenzetting te moeten weergeven.

HET LEDENTAL

De huidige vissersvloot en vooral de Oostendse reeds in totaal tot 195 eenheden herleid zijnde, spreekt het vanzelf, dat het aantal leden moeilijk kan vergroten, op een ogenblik, dat we niet alleen een economische crisis zonder voorgaande mee maken, maar grote leveranciers in brandstoffen, fabrikanten van visserijmaterialen, enz... van heinde en verre rechtstreeks trachten te leveren tegen prijzen welke zij aan Uw coöperatieve aanbieden. Onbewust of door gebrek aan samenhangigheidsgevoel menen sommigen alleen aan een onmiddellijk eigen profijt te moeten denken en beseffen zij niet welke schade zij aan anderen en zichzelf berokkenen. Vooral zij die menen met méér dan één schip, groter eisen te kunnen stellen, laten zich daarin meeslepen, niet beseffend, dat zij hun medebroeders, kleine eigenaars, daarmee schade berokkenen en vergetend, dat ook zij klein zijn geweest en dus destijds en nu nog, tevreden mogen zijn, dat er nog een koöperatieve bestaat. Het mag in die optiek bekeken dus als een succes worden beschouwd, dat de koöperatieve voor wat het aantal leden betreft, niet verminderde in aantal en voor wat het zakencijfer aangaat, eerder op vooruit is gegaan ten bate van allen die trouw zijn gebleven.

Op 31 december 1981 beschikten wij dus over 12.826.850 fr in aandelen en 13.693.669 fr als eigen reserve of een bedrijfskapitaal van 26.520.519 fr, waarmee in totaal voor magazijn en werkhuis een zakencijfer van 239.906.061 fr bereikt werd.

Daar de leveranciers omzeggens geen krediet meer toestaan voor de betaling van hun faktuur en wij de leveringen voor gasolie binnen de acht dagen moeten betalen, hetgeen telkens verscheidene miljoenen bedraagt, hadden wij het op sommige ogenblikken zeer moeilijk, er rekening mee houdend, dat een miljoen liter gasoil ongeveer 11 miljoen frank kost en wij in 1981, het werkhuis inbegrepen, voor 239.906.061 fr zaken deden.

De verhoging der kostprijzen, de lonen en de sociale lasten en de wil om zo voordelig mogelijke voorwaarden bij aankoop van materialen te bekomen, verplichten ons, het kapitaalsbezit verder te verhogen, rekening houdend met het feit, dat we niet mogen blijven beroep doen op kredieten van onze zustermaatschappij Hulp in Nood, bij wie wij op 1 januari 1981 een schuld, of liever een leningslast hadden van méér dan 24 miljoen frank tegen een zeer lage interest. Het is ten andere te danken aan die leningen, dat wij on-

ze zware brandstofrekeningen tijdig konden betalen daar wij in veel gevallen hard moeten aandringen, facturen van 500.000 fr tot 600.000 fr voor mazout, de reis volgend op de levering betaald te krijgen.

In het licht van dit alles bekeken en, willen wij als coöperatieve onmiddellijk belangrijke ristournes voort blijven uitkeren, is het nodig, dat wij over méér kapitaal beschikken. De devaluatie van de frank, de zware tol die wij betalen aan de dollarkoers, enz... hebben Uw beheerraad doen beslissen hiernavolgende regeling te treffen, willen wij U op voordelige wijze verder behulpzaam kunnen zijn en zo goedkoop mogelijk blijven leveren.

De bijkomende ristournes van de niet volstorte leden zullen verder afgehouden worden tot hun aandelen volstort zijn. De aandelen worden verhoogd van 3.000 fr tot 3.500 fr. Deze bijkomende ristournes worden op hun spaarboekje overgeschreven en geven voor 1981 recht op een interest, te bepalen door de Algemene Vergadering voor het jaar 1981, op 8 %. Deze interesten zijn onmiddellijk na de statutaire algemene vergadering, eisbaar. De ristournes van de leden die volstort hebben, kunnen aangewend worden om facturen te betalen, doch dienen **ingediend vóór het einde van het jaar**. Deze ristournes kunnen alleen dienen om aankopen bij SCAP te doen, zoals dit in alle coöperatieven het geval is.

Het is immers een feit dat, buiten de devaluatie van de frank, welke de kostprijzen van de materialen in het buitenland aan te schaffen, van minstens tien tot honderd verhoogden, het indexcijfer sedert juni 1980 tot 1 juni 1981 zo maar van 20,68 % verhoogde, zodat een aandelenverhoging van 3.000 fr tot 3.500 fr nog zelfs die indexverhoging niet dekt.

Anderzijds dient gemeld dat deze aandelen, alhoewel slechts uitkeerbaar na het stilleggen van het bedrijf, elk jaar toch een interest van acht tot honderd opleveren.

GASOLIE IN 1981

Het is een feit, dat de verkoop van brandstoffen in 1981 en nu nog, aan allerlei schommelingen onderhevig was en het volgen er van, voortdurend onze allergrootste zorg vergde. Dat de steeds verhogende aan- en verkoopprijzen in verbruik aanleiding gaven tot een mindere verkoop in stad omdat elkeen bezuinigde, is een feit. Dat velen dikwijls hun vangsten in Engeland verkochten, waar de brandstofprijzen nochtans hoger liggen, was ook nadelig.

In stad leverden wij aan partikulieren voor 1.030.609 liter gasolie. Aan voortverkopers verkochten wij in 1981, 552.500 liter. De verkoop van lichte fuel beliep in 1981, 492.736 liter. In de verkoop ter stede is echter voor 1982 tot op heden een merkbare verbetering waar te nemen, niettegenstaande de zware concurrentie van de grote maatschappijen. De verkoop van diesel beliep 226.179 liter. De verkoop van benzine beliep in 1981, 142.401 liter tegen 148.099 liter in 1980, niettegenstaande ook hier de grote maatschappijen met allerlei middelen het klienteel beïnvloedden en dient genoteerd dat onze pompen na 17 uur en 's zaterdags en alle feestdagen gesloten blijven. Aan smeeroliën werden in 1981, 45.500 liter verkocht tegen 51.174 liter in 1980.

VERKOOP GASOLIE VISSERIJ

In 1981 hebben wij 11.210.950 liter gasolie geleverd aan vissersvaartuigen en koopvaardij schepen tegenover 9.322.840 liter in 1980. Dit betekent een vermeerdering van 1.888.110 liter niettegenstaande wij rekening moeten houden met de vermindering van de Oostendse vloot en, wat eigenaardig is, sommigen zich bij grote maatschappijen gaan bevoorraden, nadat zij daar dezelfde ristournes opgeëist hebben als deze bij SCAP op dat ogenblik gemeld. Deze onmiddellijke ristournes verschillen bij ons al naargelang onze mogelijkheden bij aankoop. Waar zij vroeger slechts eens per jaar, naar aanleiding van de jaarresultaten uitgekeerd werden, worden zij nu onmiddellijk verstrekt omdat de hoge prijzen reeds 40 % van de algemene onkosten belopen, wat meer dan ooit zeer zwaar doorweegt bij de exploitatie van een vissersvaartuig.



BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Visser

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai
8400 OOSTENDE
Tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31
Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS.

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS	ZUIDWESTER (lange kap)
LAARS gevoerd met wol	OLIE-HEMD zonder kap
DIJLAARS	OLIE-HEMD met kap
HEUPLAARS	OLIESCHORT
OVERALL blauw goed - van maat 42 tot 64	OLIEBROEK met bretels
BROEK blauw goed	GUTTERS
VEST blauw goed - van maat 42 tot 64	AIRCOAT BROEKEN
BROEK met borststuk - van maat 42 tot 64	BROEKEN met bretels van maat 42 tot 58
JUMPER blauw goed	JUMPERS aircoat
Small — medium large — extra-large	

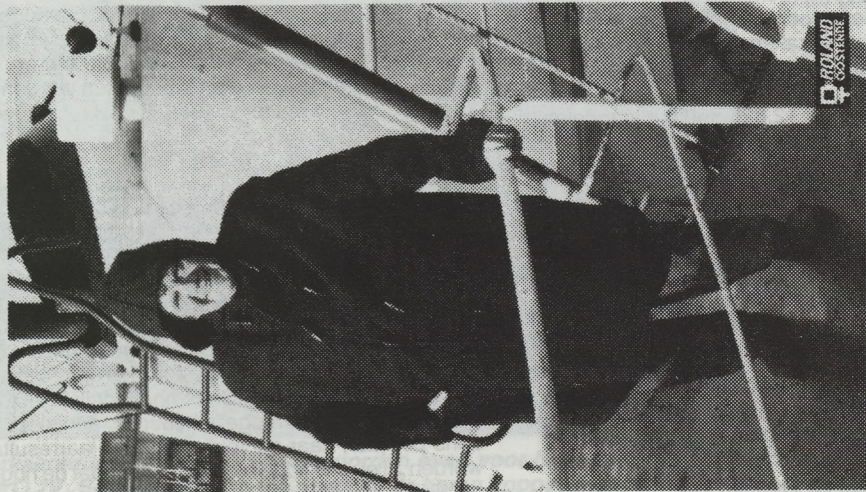
De punten zijn om te zetten bij :

S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter	PRISMAKIJKERS
EUROCOLOR VERF	REDDINGSVESTEN
HEMPELS VERF - alle kleuren	JURWERKEN met stuurwiel
REGENKLEDIJ (broek en vest)	BAROMETER met stuurwiel
WOLLEN DEKENS	JURWERKEN elektrisch
MESSEN PIJKENAAS	BAROMETER
	DUFFLE COATS grijs en groen
	echte engelse, blauw
	DUFFLE COATS gevoerd
	WERKSCHOENEN
	anti-slip & versterkte top
	laag en hoog model



Tijdens het jaar 1981 werd aldus op factuur, gemiddeld **80 ct per liter onmiddellijk uitgekeerd**, zodat die teruggave in totaal de som van 7.506.810 fr beliep, waarbij zich komt voegen de directe ristournes in stad, zodat de rechtstreekse ristournes aan brandstof in 1981 in totaal 8.882.594 fr beliepen.

Bij deze zal voor het jaar 1981, voor alle aankopen van gasolie door de leden gedaan heden, nog 0,20 ct per liter toegevoegd worden, zodat wij mogen zeggen dat in 1981 de totale ristourne gemiddeld één frank per liter bedroeg. Wij dagen om het even wie uit te bewijzen dat zij bij de multi-nationale of andere verkopers van gasolie, voor gans het jaar méér ontvingen.

Die officiële verkoopprijzen waren als volgt (zie tabel hierbij) :

1980			1981		
Data	Prijs	Directe ristourne	Data	Prijs	Directe ristourne
1/01	7,99	—	8/01	9,57	0,62
8/01	8,33	—	13/01	9,73	0,60
7/02	8,74	—	14/01	9,85	0,60
13/02	8,59	—	19/01	10,02	0,62
18/03	8,97	—	27/01	9,92	0,62
20/03	9,06	—	3/02	10,09	0,64
1/04	8,93	—	5/02	10,24	0,64
17/04	9,07	—	9/02	10,39	0,79
18,04	9,36	—	10,02	10,28	0,68
30,04	9,13	—	17/02	10,38	0,78
23/05	8,85	—	20/02	10,57	0,97
17/06	9,01	—	23/02	10,37	0,77
27/06	8,86	0,36	3/03	10,47	0,87
4/07	8,69	0,19	5/03	10,59	0,89
1/08	8,53	0,13	6/03	10,69	0,99
7/08	8,37	0,07	10/03	10,56	0,86
8/08	8,17	—	12/03	10,67	0,97
12/08	8,01	—	16/03	10,49	0,79
19/08	8,19	0,19	14/03	10,53	0,65
26/08	8,02	0,52	27/03	10,48	0,78
18/09	8,19	0,49	2/04	10,62	0,92
29/09	8,45	0,25	6/04	10,43	0,83
1/10	8,86	0,36	7/04	10,33	0,73
3/10	9,21	0,61	27/04	10,15	0,55
7/10	9,04	0,44	4/05	9,93	0,43
9/10	8,84	0,34	15/05	10,10	0,73
10/10	8,66	0,16	27/05	10,23	0,83
23/10	8,93	0,43	12/06	10,53	0,90
24/10	9,06	0,56	22/06	10,30	0,80
28/10	9,28	0,78	26/06	10,57	0,90
3/11	9,44	0,78	8/ 7	10,85	1,00
6/11	9,61	0,78	16/07	11,06	1,06
7/11	9,74	0,78	24/07	11,33	1,00
18/11	9,51	0,55	7/08	11,70	0,90
5/11	9,67	0,71	10/08	11,33	—
19/12	9,42	0,52	11/08	10,73	—
22/12	9,60	0,65	24/08	11,70	0,50
30/12	9,40	0,45	16/09	11,54	0,74
			22/09	11,18	0,68
			24/09	10,90	0,70
			1/10	11,18	0,78
			22/10	11,53	0,93
			29/10	11,89	1,09
			10/11	11,63	0,93
			24/12	12,20	1,00
			Tot 1 mei 1982		
			27/01	11,90	0,90
			2/02	11,56	0,80
			1/04	12,11	0,81
			22/04	12,37	0,87
			1/05	12,63	1,00

dere fabriek afgesloten, doet ons hopen dat, gezien de kwaliteit van het produkt, ook hier straks positieve resultaten zullen geboekt worden.

AFDELING WERKHUIZEN

In 1981 werden door de werkhuisen 1139 opdrachten uitgevoerd voor een totaal bedrag van 79.041.978 fr. Voor wat het aantal opdrachten betreft, zijn deze ten opzichte van 1980, nagenoeg gelijk gebleven. De er mee gepaard gaande facturatie is, enkel op het cijfer ervan bekeken, ten opzichte van 1980, gedaald met ca. 5,7 miljoen fr. Wat verhoogde, waren de loonkosten. Deze stegen van 27.987.462 fr. in 1980 tot 28.616.134 fr. in 1981. In het afgelopen boekjaar werd de door ons afgebouwde Z.53 "Van Eyck" gedoopt, thans eigendom van de familie Depaepe Freddy.

Een aanvang werd gemaakt met het afbouwen van de Z.39 "Zuiderzee", bestemd voor de gelijknamige rederij waarachter de familie Vantorre André schuil gaat. Op het ogenblik dat dit jaaroverzicht U bereikt, is dit prachtig vaartuig aan zijn tweede reis in het Kanaal toe. Momenteel hebben wij nog één vaartuig in opdracht en wel voor de rederij Versluys-Decuyper. Dit vaartuig is het eerste dat volledig door Scap gekontraakteerd werd. De bouw van het casco geschiedt op de scheepswerf Seghers.

Voor wat opdrachten van buiten de visserij betreft, kunnen wij U mededelen, dat wij al het nodige doen, hier aanvullend werk te vinden. Daar wij niet het enige bedrijf zijn dat zoekt naar werk, kan men licht begrijpen, dat dit niet zo gemakkelijk is.

Wij hopen dat de vele maatregelen, door onze huidige regering genomen, van aard zullen zijn op termijn de werkgelegenheid te bevorderen. De werkhuisen, Scap zijn er niet op gericht om winsten te verwezenlijken,



sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG. à 315 F.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG. à 335 F.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

VERKOPEN IN MAGAZIJN

Het verkoopcijfer in het magazijn beliep in 1981, 18.635.651 fr. tegen 17.275.021 fr. in 1980 wat een vermeerdering van 1.360.630 fr. betekent. Rekening houdend met de hogere aankoop- en verkoopprijzen, betekent dit dat de verkoop in het magazijn stabiel bleef.

Het totale verkoopcijfer van de **hoofdzetel** bedroeg in 1981, 160.864.083 fr. tegen 131.349.654 fr. in 1980, wat toch een verbetering van 29.514.429 fr. betekent, of ongeveer 22 procent.

Uit wat voorafgaat dient vastgesteld, dat onze Engelse kabel nog steeds het meest gewild wordt, dat nylon en polygarens in de verkoop er enorm op vooruit zijn gegaan, hetgeen eveneens geldt voor de caoutchou bollen waarvan de kwaliteit ver boven deze van anderen ligt. De verkoop van ver-vende een achteruitgang maar de overeenkomst, zopas met een an-

maar eerder om "service" te verlenen die de leden, en wie ook, dank zij voortreffelijk werk en herstellingen ten dienste staan en er vooral moeten voor zorgen, dat de materialen en produkten welke het levert, van uitstekende kwaliteit zijn. Onze relaties met leveranciers van om het even welke aard, zijn er dan ook zo op gericht, dat er gestreefd wordt om bij de inbouw van motoren en afwerking van materialen, kwaliteit te leveren, wat van het grootste belang is.

Na deze zeer interessante uiteenzetting, besloot hij zijn rede als volgt:

Volgend jaar zal het in april 35 jaar zijn, dat enkele vooruitstrevende reders uit de middenslagvisserij, onder impuls van Uw directeur, in een klein bu-reeltje aan de Christinastraat bij de Compagnie Maritieme Dens, de basis legden van de coöperatieve Scap. Na vijf jaar met weinig kapitaal te hebben gevochten tegen alle kinderziekten, eigen aan een nieuwe maatschappij, werd Hulp in Nood ter hulp geroepen om financieel en bestuurlijk het toen zinkend schip in handen te nemen en te trachten te redden. Wij herinneren ons nog goed dat die hulp slechts een zestal maanden zou nodig zijn, omdat andere zorgen ons toen verplichtten nog andere katten te geselen.

De weg sedertdien afgelegd, niettegenstaande onze vloot in aantal van de helft verminderd is, vergt een boekdeel om het wel en wee en de ups and downs te beschrijven.

Maar het kind groeide en ontpopte zich langzamerhand tot de sterkste coöperatieve uit ons visserijbedrijf.

Over dit alles uitweiden ware te lang en zal misschien mogelijk zijn wanneer wij hopen volgend jaar ons 35-jarig bestaan te vieren.

Het jaar 1981 werd vooral gekenmerkt door een zware economische crisis en door een geweldige schommeling in de brandstofprijzen welke het visserijbedrijf zwaar belasten. De hulp van regeringswege moet volstrekt op EEG-vlak beter en bestendiger bekeken worden. Willen wij onze visserij niet zien ten onder gaan, is een belangrijke sloopremie, een nuttige steun van de Staat, de NMKN, het maritiem fonds en een blijvende noodzakelijkheid, om te slopen wat nadelig is en om te vormen of technisch snel te verbeteren wat rendabel is. Men vergete niet, dat rechtstreeks en onrechtstreeks, tienduizenden mensen van het visje leven, dat het miljarden de-viezen inkomsten betekent, dat het een van de zeldzame gezonde voedingsbronnen is welke wij nog kunnen benuttigen en dat wij nog steeds één derde daarvan moeten invoeren om te verbruiken. Uw kleine coöperatieve moet in dat verband een nuttige rol blijven spelen. Het moet de kosten van alle benodigdheden blijven drukken, alzo de anderen verplichtend hetzelfde te doen. Plannen voor uitbreiding bestaan.

1981 was het jaar waarin Scap niettegenstaande de zware economische crisis, het grootste overschot boekte met een zakencijfer van 239.906.061 fr. en een kapitaal van amper 13.693.669 fr. welke, na tijdens het jaar reeds **een teruggave van 10.396.773 fr. te hebben verleend, nu nog een overschot van 6.686.388 fr. zal uitkeren.**

Tijdens het jaar werd er dus reeds in totaal een teruggave op aankopen van 10.396.773 fr. gedaan en zoals gezegd kunnen wij U heden met fierheid meedelen dat aan de algemene vergadering wordt voorgesteld daarbij nog **6.686.388 fr.**, als volgt te verdelen, uit te keren:

— interest op aandelen :	839.108 fr.
— op gasolie, 0,20 ct per liter of :	1.900.000 fr.
— Magazijn :	970.000 fr.
— Totaal :	<u>3.709.108 fr.</u>

De rest of 2.977.280 fr. dient als reserve voor belastingen voorbehouden te worden.

Dit alles U ter goedkeuring voorleggend, mag er aan toegevoegd dat van de 24.700.000 fr. in leen van Hulp in Nood ontvangen om het hoofd te kunnen bieden aan een zakencijfer van 239.906.601 fr., de beheerraad er nog toe gekomen is, van deze lening in één jaar 12,7 miljoen fr. af te korten en het ons toelaat te zeggen, dat wij in 1982 startten met 13.693.669 fr. kapitaal en 12.826.850 fr. aandelen.

In acht nemend dat het materiaal, zowel als de werkhuizen en onze gebouwen, een kapitaal vertegenwoordigen van 26.397.204 fr., waarop geen frank schuld staat, mag gezegd dat Uw beheerraad hier prachtig werk heeft verricht en zij onze welgemeende dank verdient.

Wij willen daarom dit jaarverslag niet sluiten, na op dit alles te hebben gewezen, zonder eventjes het Ministerie van Verkeerswezen, de RMT, de Zeevaartsinspectie, onze Waterschouten en ons Ministerie van Landbouw te danken voor de morele bijstand ons steeds gegeven, met in het bijzonder directeur Hovart en ons Rijksstation voor de Zeevisserij, wiens ambtenaren ons technisch steeds goede raad hebben gegeven en ons hebben gesteund, daar waar zulks nodig en mogelijk was.

Wij sluiten dit zoveelste jaarverslag, eens te meer de hoop uitdrukkend, dat de reders meer en meer het groot nut van het bestaan van hun coöperatieve zouden begrijpen, daar dank zij dit bestaan, hun algemene onkosten, met alle middelen in ons bereik, worden gedrukt in het belang van het be-

drijf en allen die er voor en door leven. In deze dank willen wij tenslotte ons personeel betrekken, dat van klein tot groot, steeds er bij is geweest om onze leden ter wille te zijn en de coöperatieve belangen te behartigen. Zonder hen, zijn we bewust dat, wat hier verwezenlijkt werd, niet mogelijk zou zijn.

Ons leidend personeel heeft in al die jaren noch zon- noch weekdag gekend. Het heeft gewerkt met hart en ziel alsof het hun zaak was onder de leiding van een baas, voor wie zij weliswaar nooit genoeg gepresteerd hadden, maar toch fier mogen zijn, dat de Belgische visserij het enig landje in Europa is, dat over visserijcoöperatieven beschikt welke op gebied van rendement, service en beleid, geen gelijke hebben.

Spreker beantwoordde daarop enkele vragen omtrent het feit dat sommigen rondstrooien, dat de aandelen en ristournes aan erfgenamen niet uitbetaald worden.

Hij wees er op dat sommigen inderdaad er belang bij hebben, kritiek uit te oefenen, maar dat er een beheerraad is, waarin alles beslist wordt en dat alle ristournes moeten afgenomen worden in koopwaar of brandstoffen en het logisch is dat men niet met die teruggaven op een ander gaat kopen.

Wat de aandelen betreft van overleden leden, zo zij er hebben, staan die steeds ter beschikking van de familie, maar dan langs de notaris welke met de vereffening van de erfenis is belast, zelfs als er maar één erfgenaam is, daar in het verleden al moeilijkheden verwekt werden en de maatschappij alleen de juiste weg kent.

Tenslotte werd door de heer Moboucq namens het college van commissarissen, de balans der Winst- en Verliesrekening en het verslag van het College der Commissarissen voorgelezen, wijzend op het feit dat alle verrichtingen stipt gecontroleerd en in overeenstemming met de werkelijkheid werden bevonden en goedgekeurd.

HET GEBRUIK VAN VERVEN AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

Tot slot van deze vergadering werd meegedeeld dat, om de reders meer en beter voor te lichten over het gebruik van scheepsverven, S.C.A.P. het nuttig geoordeeld had dit jaar techniekers van een verffabriek uit te nodigen om een uiteenzetting te geven over het gebruik van scheepsverven.

Daarop werd dus het woord verleend aan de heer Gardin van de fabriek Euracolor, die een zeer belangrijke uiteenzetting gaf over het gebruik van scheepsverven, voor vissersvaartuigen.

Deze uiteenzetting zullen wij als een speciale bijdrage publiceren in ons nummer van volgende week.

Voor uw **AANKOPEN** van **PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

DE JAARVERGADERING VAN „HULP IN NOOD”

HULDE AAN DE NAGEDACHTENIS DER SLACHTOFFERS VAN DE Z.180

Na de jaarvergadering van de coöperatieve SCAP, had deze plaats van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, onder voorzitterschap van de heer Arthur Coene.

Nadat de voorzitter de leden had verwelkomd en in het bijzonder August Van Heetvelde dankte voor zijn aanwezigheid, die met de heer Vandenberghe de enige nog levende medestichter is van Hulp in Nood, in 1940 juist vóór de oorlog voor Notaris Notebaert te Blankenberge door tien kustvissersreders tot stand gebracht, verleende hij het woord aan de heer Vandenberghe, die een zeer belangrijke uiteenzetting gaf over de werking van deze coöperatieve verzekeringsmaatschappij gedurende het jaar 1981.

We hebben het nuttig gemeend in onze editie van heden, daarover enkele uittreksels te moeten weergeven, omdat het een feit is, dat deze coöperatieve thans 42 jaar geleden gesticht is en in het Europa van de EEG zijn gelijke niet heeft, vele andere reeds bestaan hebbend, maar roemloos ten onder gegaan aan private en bancaire invloeden, die zoals vooral in Holland, reders verplichten zich daar te verzekeren waar zij het uit eigenbelang nodig oordeelden.

DE UITEENZETTING VAN DE DIRECTIE

Na vooraf voor een rechtstaande vergadering hulde te hebben gebracht aan de nagedachtenis van de slachtoffers van de Z.180 en hierbij het medevoelen met de zwaar beproefde families te hebben betuigd, sprak hij de aanwezigen in volgende bewoordingen toe :

Om tot de werkelijkheid van ons jaarverslag terug te komen, is het de eerste maal sinds jaren dat onze uitbatingsrekening met een verliessaldo van 416.956 fr sluit. Uw beheerraad heeft dan ook in de eerste plaats de plicht grondig de omstandigheden na te gaan, die hiertoe geleid hebben. Een ontleding van de uitbatingsrekening wijst hierbij onmiddellijk op de zo zwaar opgelopen, we mogen hier zelfs zeggen, uit de hand gelopen uitkeringen voor schadegevallen. In de laatste tien jaren lag dit altijd in de orde van grootte van 7 tot 9 miljoen fr met twee uitlopers in 1976 en 1978 met respectievelijk over de 11 en 12 miljoen fr. In 1981 is dit echter 15.355.524 fr geworden, hetgeen, ten overstaan van het jaar 1980, een verhoging van 5.413.940 fr betekent of anders uitgedrukt, een stijging van 55 %, waardoor in de eerste plaats ons verliescijfer ontstaan is, alhoewel we hiervoor ook nog een andere oorzaak moeten aangeven.

We wensen echter eerst een ogenblik bij de zware schadeverliescijfers stil te blijven staan. In dit verband is het onze plicht er op te wijzen, dat een verzekeringspolis geen onderhoudspolis is, alhoewel sommige leden dit moeilijk kunnen begrijpen, noch aanvaarden, wanneer het hun vaartuig betreft. Heel veel schadegevallen zijn het gevolg van sleet of metaalmoeheid, maar men tracht dit al te veel te doen doorgaan als zijnde een gevolg van een van buiten komend onheil. Tot nog toe hebben we doorgaans de twijfel ten gunste van de verzekerde laten gelden, maar met de zeer zware uitkeringsschaden voor gevolg, zullen we in de toekomst verplicht zijn, ons strenger aan de polisvoorwaarden te houden.

Anderzijds wensen ook veel te veel leden sommige uitgesloten risico's als door de polis gedekt, te laten doorgaan. Bepaalde verzekerden en/of schippers treden ook te onbesuisd op en vergen het maximum van hun vaartuigen en motoren tot één of ander breekt, om dit dan op de verzekeringsmaatschappij te trachten te verhalen. We kunnen zelfs voorbeelden aanhalen van leden die met een defekte motor, apparatuur of lier in zee gingen, niettegenstaande het verbod van de maatschappij, omdat het juist middenin het tongenseizoen was !

Een andere oorzaak van ons uitbatingsverliescijfer, ligt in de **te grote onderverzekering** van veel oude vaartuigen en dan natuurlijk in het bijzonder van de oude vaartuigen, waarvan de eigenaars niet beseffen dat de lonen en de materialen steeds duurder zijn geworden en hun vaartuigen nog steeds voor een bedrag, 20 jaar geleden van tel, blijven verzekeren.

Het gaat inderdaad niet meer op dat een vaartuig, waarvan de bouwkosten nieuw, thans veertig à vijftig miljoen bedragen, nog verder een premie betaalt op zes tot zeven miljoen frank verzekerd kapitaal. Hierbij komt dan nog, dat deze vaartuigen een groter potentieel risico betekenen vanwege de ouderdom, metaalmoeheid, gebreken en sleet. Uw beheerraad heeft dan ook beslist de verzekerde waarden van de verzekerde vaartuigen te herzien. Voegen wij hier onmiddellijk aan toe, dat de hieruit voortspruitende verhoging van premie, absoluut geen verlies voor de verzekerde moet

betekenen. Inderdaad, wanneer wij de onkosten en schadeuitkeringen binnen de perken kunnen houden, dan komt deze meerbetaling aan premie terug aan de verzekerden onder vorm van *ristorno's*. Men mag dus zomaar niet aannemen, dat een hoger premiebetaling een zuiver verlies wordt. Het is even goed mogelijk dat dit aanleiding geeft of kan geven tot teruggaven, die zelfs de verhoging aan premiebetaling als gevolg van een optrekken van de verzekerde waarde van het vaartuig kunnen overtreffen.

Het gaat ook niet op de reders van nieuwe vaartuigen, die verzekerd zijn voor 40 à 50 miljoen, hoe laag ook hun premie is, te doen betalen voor hen die hetzelfde schip hebben, dat 20 jaar oud is, veel meer onderhevig aan slijtage en schaden, en een premie betalen welke het vierde deel niet bedraagt van de nieuwe vaartuigen.

DE PREMIE-ONTVANGSTEN

Voor de eerste maal in het bestaan van Hulp in Nood, werd de kaap van de dertig miljoen premie-ontvangsten overschreden en terzelfdertijd de kaap van het miljard verzekerd en herv verzekerd kapitaal. Reeds sinds enkele jaren dachten we deze cijfers te zullen bereiken, maar toevallige omstandigheden zoals het weigeren door ons zelf van verdere verzekering van bepaalde vaartuigen en ook wel een paar onverwachte bedrijfsuitscheidingen en/of falingen, hebben dit telkens belet. Thans werd niet alleen de 30 miljoen premie-ontvangsten bereikt, maar zal dit in 1982 nog verhogen. Dit is natuurlijk in de eerste plaats te danken aan de nieuwe vaartuigen zoals de O.231, de Z.43 ingekomen op het laatst van 1980, maar in feite slechts het volle effect hebbend in 1981; de Z.53, Z.84, de Z.92 eveneens op het laatst van 1980 ingekomen en dus slechts vanaf 1981 voor het volle pond betaald; de Z.60 op het laatst van 1981 en verder de O.131 overgekomen van Nederland, de O.518 en de Z.189. Gezien het hier ook over nieuwe en grote middenslagtreilers gaat, behalve dan de twee laatst vernoemde, is het duidelijk dat het premie-inkomen hierdoor gevoelig en in gunstige zin beïnvloed werd. Dit bewijst tenslotte ook, niettegenstaande de gewoontegetrouwe vele aanvallen op onze maatschappij, dat men in Hulp in Nood mag blijven geloven en dat bijna alle nieuwe vaartuigen de weg naar onze maatschappij vinden en de reders haar een blijvend vertrouwen schenken.

HET VERZEKERD KAPITAAL

Het kan paradoxaal voorkomen, dat in 1981 met twee vaartuigen minder in verzekering genomen, we toch 176 miljoen kapitaal meer verzekeren. Dit komt door het feit, dat de 7 vaartuigen die in 1981 bij Hulp in Nood aansloten in vervanging van de 9 vaartuigen die weggevalen zijn, een belangrijk verzekerd kapitaal vertegenwoordigen. De vier nieuwe vaartuigen O.231, Z.53, Z.84 en Z.60 die vorig jaar de maatschappij kwamen vervoegen, vertegenwoordigen samen alleen reeds 176,5 miljoen aan verzekerd kapitaal, hetzij respectievelijk 47, 45, 42 en 42,5 miljoen fr.

Deze 4 vaartuigen op de 130 die de verzekerde vloot van Hulp in Nood uitmaken, vertegenwoordigen aldus samen bijna 16 % van de verzekerde waarde van onze vloot. De belangrijkheid van de aanwerving van de nieuwe modern uitgeruste vaartuigen wordt hiermede zeker afdoende bewezen. Anderzijds wijzen wij er op, dat Hulp in Nood ook reeds in het jaar 1982 twee nieuwgebouwde moderne treilers in verzekering nam, namelijk de Z.39 en de Z.89 respectievelijk voor 49 en 45 miljoen fr., of voor deze twee vaartuigen samen, terug een verhoging aan verzekerd kapitaal van 94 miljoen fr. die zeker nog zullen gevolgd worden door drie andere vaartuigen die voor het ogenblik in aanbouw zijn op verschillende werven. De Belgische vloot beschikt immers nog slechts over 189 varende vissersvaartuigen.

Ook het premie-inkomen zal, dankzij deze nieuwe aanwervingen, evenredig verhogen.

Anderzijds moeten wij er hier op wijzen, dat het meer en meer duidelijk wordt, dat men zal verplicht worden te moderniseren en naar nieuwbouw over te schakelen, terwijl tevens de vangstresultaten van de nieuwe treilers, deze durvers, want zo moeten wij hen ten slotte toch noemen, gelijk geven. We hebben eveneens dergelijke periode gekend startende in 1962 en toen ook waren er veel die de kat uit de boom keken en ten slotte zijn moeten verdwijnen of op nieuwbouw hebben moeten overschakelen. Alhoewel de bouwkosten van de eerste jaren 1960 geen vergelijk halen met deze van het huidige ogenblik, was dit, evenredig gezien, toen ook in de ogen van velen een gewaagde operatie. Diegenen die toen aan de kant zijn blijven staan, hebben echter ongelijk gekregen, een paar uitzonderingen zowel bij de oude als bij de nieuwe vaartuigen niet te na gesproken.



Na de zeer grote achteruitgang die de **Oostendse haven** aan verzekerd kapitaal in 1980 moest noteren met 90 miljoen ten overstaan van 1979, stellen we ten haren voordele voor 1981 een verheugende evolutie vast. Inderdaad werd, dank zij een aanwinst van 80 miljoen fr., bijna terug het peil van 1979 bereikt. Procentgewijze gaat het aandeel aan verzekerd kapitaal van de Oostendse vloot dan ook van 19,27 % in 1980 tot 23,29 % in 1981, hetgeen nochtans nog altijd geen vierde van het totaal van de vloot van Hulp in Nood betekent. Dat de haven van Oostende dergelijke gevoelige verhoging kende, ligt praktisch geheel in de aanwinst van de O.231 voor een verzekerd kapitaal van 47 miljoen fr. en verder in de aansluiting van de O.131 en de O.518.

Dank zij de grote aanwinsten aan nieuwbouw te **Zeebrugge**, verhoogde het aangesloten verzekerd kapitaal voor de Oostkust met 104 miljoen fr. Nochtans blijft het procentueel aandeel in de totale vloot toch nagenoeg gelijk. Dit komt natuurlijk vanwege de verhoging aan verzekerd kapitaal met Oostende als thuishaven, waardoor Zeebrugge, om de verhouding van 3 maal het verzekerd kapitaal van Oostende aan te houden, ook 3 maal meer kapitaal aan winst dient te halen.

Nieuwpoort blijft bij dit alles zowat de rol van assepoester spelen en alhoewel het verzekerd kapitaal als gevolg van een paar mutaties, slechts met 6,2 miljoen achteruit ging, gaat het terug procentueel gezien, bergaf en bereikt nu nog 12,61 % der vloot. Nieuwpoort blijft het bij de kleine visserij houden, met relatief gering kapitaal maar ook relatief weinig schadegevallen. We zullen daar ook op een durver moeten wachten, al ware het maar voor één enkel nieuwbouw, om plots het verzekerd kapitaal met één derde te zien verhogen. Bekwame vissers en schippers kent Nieuwpoort genoeg, maar, sinds de N.15, blijven we toch wachten op een nieuwe uit-schieter.

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN

EN VRIENDEN OOK

BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en kwaliteit verzekerd

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

In elk geval bij Zeebrugge in de nieuwbouw de spits af en behalve de 3 nieuwe moderne treilers, voor een gezamenlijke verzekerde waarde van 130 miljoen, zijnde de Z.53, Z.84 en de Z.60, zijn terug twee nieuwe schepen in 1982 de vloot van Hulp in Nood komen vervoegen, namelijk de Z.39 die reeds op visvangst gaat en de Z.89 waarvan het in bedrijf-nemen nog moet geschieden. De Oostkust blijft de visserijtraditie hoog houden, terwijl Oostende het moeilijk heeft, niettegenstaande hier zoveel grote rederijen wortel hadden, maar spijtig genoeg roemloos verdwenen.

Na een voortdurende opgang voor Zeebrugge tot in het jaar 1975, kregen we over de drie volgende jaren een gevoelige teruggang, die echter vanaf 1979 spektakulair opgevangen werd waardoor het kapitaal van 377 miljoen tot 727 miljoen opliep. Men moet het te Zeebrugge maar kunnen!

Omgekeerd kende Oostende een hoogtepunt in 1978 met bijna 300 miljoen aan verzekerd kapitaal, hetgeen toen zeker betekenisvol was. Had men toen een ogenblik gedacht dat Oostende naar de kroon van Zeebrugge ging steken dan brachten de twee volgende jaren 1979 en 1980 een ontuchtering en liep het verzekerd kapitaal te Oostende terug met nagenoeg 107 miljoen! Gelukkig hernam deze haven zich en maakte dit verlies in praktisch één jaar bijna goed. De curve voor Nieuwpoort toont sinds 1976 een lichte achteruitgang, maar, het spreekwoord indachtig zijnde, is gelijk blijven, achteruitgaan.

EVOLUTIE VAN DE OUDERDOM DER VLOOT

Het bijhouden, het publiceren, maar vooral de besluiten trekken uit onze statistieken is gewis belangrijker dan menigeen van onze leden geneigd is aan te nemen. Inderdaad, de statistiek van de verzekerde kapitalen volgens de ouderdom leerde ons trouwens dat reeds in 1979 het aandeel van onze vaartuigen in de categorie van 0 tot 5 jaar beneden de 10 % gelopen was, terwijl dit in 1968 nog 52 % was. Begin 1980 was dit aandeel zelfs terug gelopen tot 6,13 % om dan op het einde van het jaar dank zij de toetreding van enkele nieuwgebouwde schepen te Zeebrugge terug tot 20 % te stijgen.

De vernieuwing van onze vloot in 1962 schuchter begonnen, kende tot in 1969 een zeer grote vlucht, om dan langzamerhand terug te vallen en dit in de jaren '70 tot een ongekend dieptepunt te zien dalen, zodat begin 1980 het aandeel in het verzekerd kapitaal van de vaartuigen tot 5 jaar oud, nog slechts 6,13 % bedroeg. Gelukkig voor de toekomst van onze vissersvloot in het algemeen en van Hulp in Nood in het bijzonder, is er in 1980 zelf kentering ten goede begonnen, die zich heeft doorgezet in 1981 en nog verder doorgetrokken wordt in 1982. Tot verdere voorlichting geven wij hieronder de onderverdeling van onze verzekerde vloot per categorie vaartuigen in 1981.

Vaartuigen van 0/5 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	1	47.000.000	4,15
Zeebrugge	7	275.133.500	24,27
Nieuwpoort	—	—	—
Totaal	8	322.133.500	28,42

Vaartuigen van 6/10 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	1	30.000.000	2,64
Zeebrugge	9	164.797.000	14,53
Nieuwpoort	2	42.754.900	3,76
Totaal	12	237.552.000	20,93

Vaartuigen 11/20 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	20	143.458.200	12,65
Zeebrugge	36	237.083.200	20,90
Nieuwpoort	13	71.963.400	6,34
Totaal	69	452.504.800	39,90



Vaartuigen 21/30 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	9	35.420.000	3,12
Zeebrugge	12	43.102.700	3,80
Nieuwpoort	8	26.222.200	2,31
	29	104.744.900	9,23

Vaartuigen meer dan 30 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	6	8.302.800	0,73
Zeebrugge	3	6.860.000	0,61
Nieuwpoort	3	2.095.000	0,18
	12	17.247.800	1,52

In de categorie van 0 tot 5 jaar tellen we 8 vaartuigen voor een verzekerd kapitaal van 322 miljoen en op basis hiervan voor een aandeel van 28,42 %.

De vaartuigen uit de categorie 6/10 jaar vertegenwoordigen 237 miljoen fr. verzekerd kapitaal, hetzij 20,93 % van de totale vloot. Het zogenaamd gezond gedeelte van de vloot, van 0 tot 10 jaar bedraagt dus, aan verzekerd kapitaal bijna 50 % van de totale vlootwaarde, maar toch maar slechts 20 vaartuigen op een totaal van 130 vertegenwoordigend.

S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklemmers

s.v. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklemmers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059)32.29.51

Meer dan de helft van de vaartuigen, zijnde 69 op de 130 en dit voor een waarde van nagenoeg 40 % van de vloot, bevindt zich reeds in de klasse van 11 tot 20 jaar. Voor die reders die een goede zorg aan hun vaartuig besteden en in het bijzonder aan hun motor, en daar behoren gelukkig de meesten toe, zou het eindpunt van deze categorie toch tevens een zinvol overwegen voor vernieuwing moeten betekenen. Velen van deze vaartuigen zijn deze die in bedrijf genomen werden in de eerste zestiger jaren toen zich vanaf 1962 en volgende een eerste rush naar vernieuwing inzetten.

Hulp in Nood mag zich anderzijds verheugen over het feit dat slechts 29 vaartuigen voor een verzekerde waarde van 104 miljoen in de categorie van 21 tot 30 jaar gekatologeerd staan en slechts 9 voor een verzekerde waarde van 17 miljoen fr. in de categorie van 30 jaar en meer. Voor vele vaartuigen moeten we echter laten opmerken, dat ondertussen de motor vernieuwd werd, zodat we toch bepaalde gevolgtrekkingen moeten relativeren en dat de eigenaars van deze vaartuigen kustvissers blijven of zelf meevaren.

DE PARTIKULIERE AVERIJEN

Verleden jaar schreven we dat, zonder nochtans van een uitloper te gewagen, we toch gekonfronteerd werden met bijna 10 miljoen fr. aan schaden voor partikuliere averijen, hetgeen toen reeds 2,37 miljoen meer was dan het voorgaand jaar.

In onze winst- en verliesrekening komt deze post dit jaar echter voor 15.355.524 fr. voor, hetzij het absoluut rekord aan eigen schaden, schaden aan derden, opslepingen en vlotbrengen. Ten overstaan van het vorig jaar een verhoging van meer dan 5,4 miljoen fr. en ten overstaan van 1979 zelfs een verhoging met 7,7 miljoen fr. of anders uitgedrukt meer dan het dubbel van dit jaar.

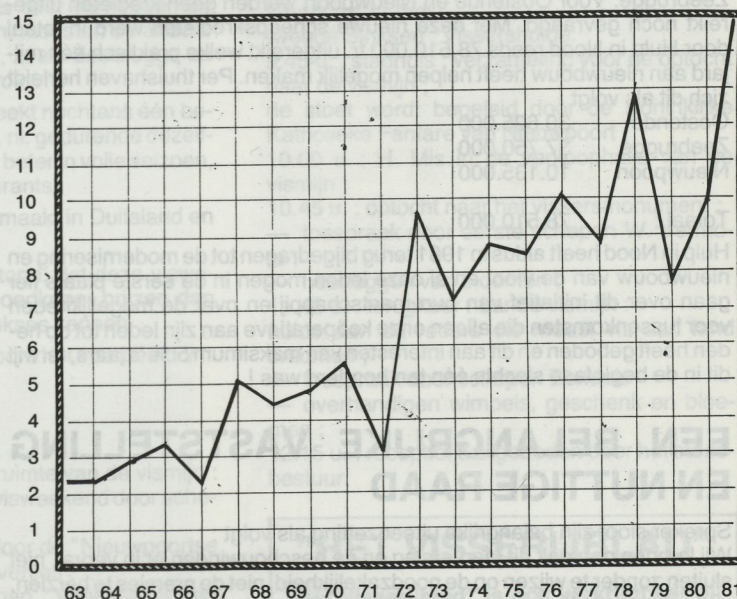
Het is duidelijk dat de beheerraad zich hierover dient te bezinnen en de oorzaken van dit uit de hand lopen van de partikuliere averijen nauwgezet dient na te gaan, en aan de hand van deze studie, de nodige besluiten dient te treffen.

Een bepaald jaar kan het al eens tegenvallen zodanig, dat enkele grote schadegevallen rond dezelfde periode samenvallen, maar toch weten we, aan de hand van een onderzoek van de betrokken dossiers, dat sommige zware schadegevallen aan nalatigheden en gebrek aan voorzorgen toe te schrijven zijn.

Aan de hand van de hier bijgaande statistiek van de schaden over de jaren 1963 tot 1981, zijnde over een periode van 20 jaar, en vooral in het bijzonder wat de drie laatste jaren betreft, blijkt dit duidelijk.

Inderdaad voor een verhoging aan verzekerd kapitaal met 18 % komt daar tegenover een verhoging met bijna 60 % van de schaden.

GRAFIEK DER UITGEKEERDE EIGEN SCHADEN PERIODE 1963 - 1981



Jaar	Schadebedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.644.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151
1974	8.868.492	763.665.880	165
1975	8.470.508	841.904.335	156
1976	11.038.224	832.065.095	144
1977	8.895.929	808.817.220	135
1978	12.804.983	836.715.320	127
1979	7.574.162	881.655.800	136
1980	9.941.584	958.425.550	132
1981	15.355.524	1.134.183.000	130

TOTALE VERLIEZEN

Het jaar 1981 bracht ons opnieuw een totaal verlies, namelijk dit van de Z.180 waarvan de omstandigheden waarin dit gebeurde, zoals we trouwens reeds in de inleiding van ons verslag mededeelden, nog altijd onopgehelderd blijven. Het totaal verlies van de Z.180 is het eerste sinds 1977 toen de Z.511 verloren ging. We zijn dus drie jaar gespaard gebleven van totale verliezen.

Zuiver op het materieel vlak gezien en niettegenstaande de uitkering van vier miljoen voor het verloren gegane vaartuig, kunnen we toch nog altijd op een goede statistiek ter zake terugblikken, zodat onze onderhandelingspositie op de herverzekeringmarkt bij Lloyds te Londen gunstig bleef. We mogen gerust zeggen, dat Hulp in Nood een aparte faam en een bevoorrechte behandeling geniet vooral in de kontekst van de zware verliezen, die de scheepsverzekering en herverzekering internationaal noteert. We hebben dit te danken aan de menigvuldige persoonlijke onderhandelingen en het vertrouwen welke men te Londen in uw maatschappij heeft. Het volstaat na te gaan wanneer en hoe anderen bij totaal verlies betaald worden om er een oordeel te kunnen over vellen. Onze sterke steun hierin is natuurlijk een zeer goede statistiek van de totale verliezen en daarom kunnen wij onze leden, schippers en hun bemanningen niet voldoende attent maken op het nemen van een maximum aan voorzorgen en veiligheidsmaatregelen en hen de raad geven zich goed voor totaal verlies te verzekeren nu de gevaren in het Kanaal steeds groter worden tengevolge van een steeds intenser wordend verkeer en het groot gebrek aan voorzorgen welke velen aan de dag leggen bij het doorvaren er van.

SCHEEPSKREDIETEN

In het jaar 1982 werden scheepskredieten ten belope van 4 miljoen toegekend. Dit gebeurde voor nieuw te bouwen vaartuigen met als thuishaven Zeebrugge. Voor Oostende en Nieuwpoort werden geen kredieten uitgereikt noch gevraagd. Met deze nieuwe scheepskredieten werd in totaal door Hulp in Nood reeds 78.510.000 fr. uitgereikt welke praktisch één miljard aan nieuwbouw heeft helpen mogelijk maken. Per thuishaven herleidt zich dit als volgt :

Oostende	30.625.000
Zeebrugge	37.750.000
Nieuwpoort	10.135.000

Totaal : 78.510.000

Hulp in Nood heeft aldus in 1981 terug bijgedragen tot de modernisering en nieuwbouw van de vloot en al onze leden mogen in de eerste plaats fier gaan over dit initiatief van hun maatschappij en over de mogelijkheden voor tussenkomsten die alleen onze coöperatieve aan zijn leden tot op heden heeft geboden en dit aan interesten van maksimum 5 % 's jaars, terwijl dit in de beginfase slechts één ten honderd was !

EEN BELANGRIJKE VASTSTELLING EN NUTTIGE RAAD

Spreeker sloot zijn belangrijke uiteenzetting als volgt :

Wij kunnen dan ook dit jaarverslag en de beschouwingen er in vervat, niet sluiten zonder te wijzen op de noodzakelijkheid, niet de premies te herzien, maar wel de technische en verzekerde waarde van talrijke vaartuigen aan te passen, waarvan er sommige zelfs niet verzekerd zijn voor één tiende van hun waarde maar, wanneer het er op aan komt, bij schadegevallen willen vergoed worden alsof hun vaartuig voor de volle waarde verzekerd is.

De steeds hogere herstellingskosten, gevolg van steeds stijgende lonen, zwaardere sociale lasten, de devaluatie van de frank en de aankoop van materialen voortkomende uit het buitenland, hebben velen doen schrikken hun oud vaartuig naar behoren te verzekeren en ook te verzorgen.

Het ogenblik van bezinning en gezond verstand is gekomen en maakt het noodzakelijk te willen inzien, dat de reders moeten begrijpen dat de verzekerde waarden éénmaal per jaar moeten aangepast worden naargelang de indexschommelingen van de metaalverwerkende nijverheid. Het gaat niet op, reders van nieuwe vaartuigen voor hun volle waarde verzekerd, te doen opdraaien voor deze met oudere vaartuigen en slecht verzekerden, daarenboven rekening houdend met het feit, dat in veel gevallen deze lasten veel méér onderhevig zijn aan schadegevallen, gezien de ouderdom en de slijtage van het gebruikte materiaal aan boord.

Dit gezegd zijnde, willen wij nochtans dit jaarverslag niet sluiten zonder hulde te brengen aan onze herverzekeraars van Lloyds Londen, die op voortreffelijke en stipte wijze onze salvage claims vergoeden en voor wat het totaal verlies van de Z.180 betreft, welke nochtans vier miljoen fr. bedroeg, deze in twee maanden tijd volledig terugbetaald hebben, waar, gezien de onopgeloste omstandigheden waarin het vaartuig verging, men ons nog vele maanden had kunnen doen wachten.

Ook gaat onze dank naar onze maritieme overheden en vooral naar deze van onze Loods- en Reddingsdiensten, de Radio Maritieme Diensten, de Zeevaartinspectie, het Waterschoutsambt en het Rijksstation voor de Zeevisserij die allen, wanneer wij op hen beroep deden, met de meeste "goodwill" onze vissers en reders terzijde stonden.

Dank eveneens aan de ambtenaren van de Ministeries van Landbouw en



Gulle vissers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

galvaniseerd

60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51

van Verkeerswezen, dank aan de vismijndirecties van onze diverse vissershavens en hun personeel en dank aan onze rechtskundige raadgever, meester Heymans, die steeds onze zaken op juridisch vlak met de meeste zorg en bekwaamheid behandelde.

In deze dank betuigen we ook onze trouwe agenten, de Heren Verbanck en Deroose, die het steeds hard opnemen voor hun leden en dank zij hun tussenkomsten veel misverstanden of gebrek aan voorlichting uit de weg ruimen.

Tenslotte gaat onze dank naar onze experts, de heren Dedrie en Praet, wier delikate taak het hen en ons, niet altijd gemakkelijk maakt bij het beoordelen van schaden, die al dan niet ten laste van de polis vallen omdat het een onloochenbaar feit is, dat het egoïsme van elk mens voorrang heeft en vaak tot meningsverschillen kan leiden, bij het al of niet toekennen van een schadevergoeding.

En wij zouden aan onze laatste plicht te kort komen moesten wij hier ook ons personeel niet bedanken dat steeds gewetensvol en stipt zijn taak heeft volbracht tegenover alle leden die op hen beroep deden en onze trouwe medewerkers zijn.

"Hulp in Nood" is zijn 42e jaar ingetreden en heeft aan zijn leden, en ook onwillekeurig aan hen, die er niet bij zijn, grote diensten bewezen. Het heeft stormen meegemaakt en reeds hard is er tegen gebeukt, maar de rots is onkreukbaar en heeft onwrikbaar weerstand geboden aan hen die uit eigen belang het wilden vernietigen, daar waar werkelijk hulp en bijstand nodig was in ogenblikken van grote moeilijkheden. Het mag hier tenslotte gezegd, dat onze zustermaatschappij SCAP grotendeels zijn vooruitgang en bloei te danken heeft aan de financiële hulp, haar destijds verleend, zoals straks de modernisering van de Coöperatieve Hand in Hand Zeebrugge het haar mogelijk zal maken, dank zij dezelfde financiële steun door Hulp in Nood verleend meer dan ooit geroepen te worden om aan de Oostkust het hoofd te bieden aan vele concurrenten, dank zij zijn wakkere directeur Jef Deroose en zijn uitstekend personeel, om daar te worden wat SCAP te Oostende is, nl. een bloeiende coöperatieve ten bate van de ganse visserijgemeenschap.

Deze betekenisvolle en veel omvattende uiteenzetting werd op een veelvuldig handgeklap onthaald, waarna de heer Mobouck, als voorzitter van het college der commissarissen, een uiteenzetting gaf van de balans van Winst- en Verliesrekening en het verslag van het onderzoek der jaarrekeningen van de maatschappij, waarop niets aan te merken viel.

HERKIEZING UITTREDENDE BEHEERDERS EN COMMISSARIS

Als uittredend herkiesbaar voor de duur van vier jaar en geen nieuwe kandidaten zich aanmeldend, stelde men voor de uittredende beheerders en commissarissen als herkozen te aanzien. Dit waren:

- als beheerder: Coene Arthur, Degraeve Roger, Martinsen Oscar, Vantorre Gerard, Vantorre André, Vens Georges en Wynsberghe Constant.
- als commissaris: Dutrieue Roger.

GEZELLIG SAMENZIJN

Deze twee nuttige jaarvergaderingen werden om 18 uur besloten met de samenkomst van een 80-tal leden en personeel op een prachtig koud buffet opgediend door Mw Roger Boels en haar medewerkers van de bekende visverwerkende nijverheid „La Couronne”.

Inderdaad sedert verscheidene jaren weet deze dame op een zeer succesvolle wijze op talrijke feesten een koud buffet van allerlei vissoorten en vlees van de meest hoogstaande klasse op te dienen aan zeer normale prijzen.

We hebben gemeend in deze kolommen haar en haar medewerkers hiervoor onze beste gelukwensen aan te bieden, daar hierdoor eens temeer bewezen wordt, dat vis in allerlei vormen gereed gemaakt, tot de beste en gezondste voedingsmiddelen behoort van onze wereld.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

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

WEEKEINDE VAN DE VIS TE NIEUWPOORT

Dat Nieuwpoort het met de Sinksendagen voor vispropaganda op een daadwerkelijke wijze aanpakt, is eens te meer gebleken, wanneer men het programma bekijkt dieaangaande deze week in alle middens en bladen verspreid.

We kunnen er ons slechts over verheugen en zouden het op prijs stellen, moesten de andere havensteden van de kust, zoals Zeebrugge en Oostende, dit voorbeeld volgen.

Aan dit programma ontbreekt nochtans één belangrijke aangelegenheid, nl. gedurende dezelfde week of misschien nog beter in volle seizoen, een visweek in alle restaurants.

Dat hebben we al meegemaakt in Duitsland en Frankrijk.

En zeggen we maar terstond, dat deze visweken in restaurants aan goedkoper prijzen dan anders, een zeer groot succes kennen.

Welk gemeentebestuur toont het voorbeeld ?

Programma :

Zaterdag 29 mei :

14.15 u. : in de benedenruimte van de vismijn : officiële opening van het visweekend door schepen R. Bendels ;
14.30 u. : demonstratie door de "Nieuwpoortse Visbakkers" - gratis proevetjes ;
optreden Oostendse groep "Voekesjuus" en rondgang in de stad ;
optreden van "De Zeebonkjes" ;
15.00 u. : muzikaal optreden "Arbeid en Kunst" uit Kruike ;

tot 16.00 u. : demonstratie "vis reinigen" ;
16.00 u. : garnaalpelwedstrijd ;
18.00 u. : zangcrochet.

Zondag 30 mei :

Pinksterkermis op de Kaai.

Maandag 31 mei :

tweede Sinksen : Vissershulde.

9.45 u. : stadhuis : verzameling voor de optocht naar de vismijn ;

de stoet wordt begeleid door de Koninklijke Katholieke Fanfare van Nieuwpoort ;

10.00 u. : H. Mis in de verkoophalle van de vismijn ;

10.45 u. : optocht naar het vissersmonument ;
— toespraak door eerste schepen W. Vermote ;

— neerleggen van bloemen ;

11.45 u. : terugkeer naar de vismijn :

hulde aan de reders die meest vis aan land brachten ;

— toespraak door schepen Bendels

— overhandigen wimpels, geschenk en bloemen ;

12.15 u. : receptie, aangeboden door het stadsbestuur.

"HET VISSERIJBLAD"

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

GEWEZEN ZEEBRUGS FABRIEKSCHIP „NARWAL” BETROKKEN IN DE FALKLANDCRISIS

De gewezen Zeebrugse treiler Z.565 „Narwal” — het eerste fabrieksschip dat door een Belgische rederij in bedrijf werd genomen — zat tijdens het afgelopen weekeind diep betrokken in de Falklandcrisis. De Argentijnse Minister van Landsverdediging Amadeo Frugoli heeft er de Britten met name van beschuldigd, tijdens de gevechten rond de Falklandeilanden, de Conventie van Geneve te hebben geschonden. Voornoemd minister toonde zich bijzonder grammig t.a.v. de Britten, die hij ervan beschuldigde de „reddingvloten van een Argentijnse treiler te hebben beschoten bij middel van twee jachtvliegtuigen”. Dit werd door de Britse regering afgewezen. Men noemde deze beschuldigingen „belachelijk”. Wel gaf men te Londen toe, dat de betrokken Argentijnse treiler beschoten werd omdat men ervan uitging, dat aan boord spionage-opdrachten werden uitgevoerd. Men benadrukte evenwel dat de opvarenden met een helikopter van boord werden gehaald en als gevangenen werden overgebracht op een Engelse oorlogsbodem.

Het voornaamste nieuws in deze situatie is uiteraard, dat in de Falklandcrisis nu ook een — zij het gewezen — Belgisch vissersvaartuig gemengd zit. Insiders uit onze visserijmiddens herinneren zich nog maar al te goed de Z.565 „Narwal”, een 71 meter lang fabrieksschip dat in 1962 gebouwd werd op de Scheepswerven Beliard-Murdoch te Oostende voor rekening van de daarvoor speciaal opgerichte rederij, met name de „Maatschappij voor Hoogzeevervisserij”. De doopplechtigheid was toen een enorm evenement waarop ondermeer Prins Albert aanwezig was. Toen beelden verspreid werden van de bij de oorlog betrokken treiler, was het de h. Maurice Vandenaabeele uit Brugge, gewezen afgevaardigde-beheerder van de reeds eerder genoemde rederij, die de „Narwal” herkende als de voormalige Belgische eenheid.

De Z.565 „Narwal” werd onder Belgisch beheer vooral ingezet op de kusten van Zuid-Afrika. Naast het zelf vissen, diende de eenheid vooral als fabrieksschip voor het verwerken van de vangsten die door andere, kleinere treilers, aan boord werden gebracht. Daar werden, de vangsten verwerkt en diep gevoren, waarop zij, door bemiddeling van de Compagnie Maritime Belge, naar Europa werden verscheept. De moeilijkheden welke echter in Zaïre waren gerezen, waren er de aanleiding toe, dat het hele opzet werd gestopt. In 1970 werd de Z.565 „Narwal” dan verkocht aan een Argentijnse groep uit Buenos Aires en sedertdien werd het ingezet op de visgronden van de Rio del Plata. Toen het vaartuig in 1970, naar Argentinië vertrok was die treiler door een Vlaamse bemanning bemand maar die zijn allen naar België teruggekeerd. Het is echter niet uitgesloten dat nadien Belgische vissers werden aangemonsterd omdat in de buurt van de Argentijnse hoofdstad en ook wel in Mar del Plata nog vele Vlaamse vissersgezinnen wonen die destijds zijn uitgeweken naar Argentinië.

xxx

Toen de „Narwal” nog onder de Belgische vlag vaarde, werd deze eenheid aangezien als een

„HET VISSERIJBLAD”

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

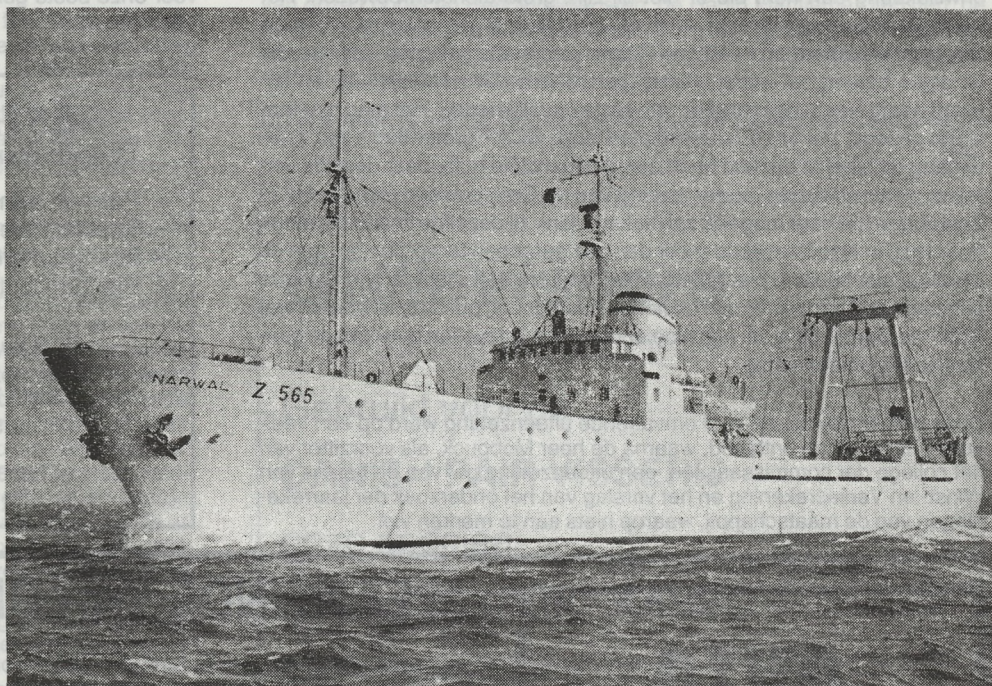
van de modernste treilers van de Europese vloot van fabriekschepen. Het was in ieder geval het pronkstuk van onze Belgische vloot omdat de „Narwal” toen al was uitgerust met de meest gesofistikeerde apparatuur voor navigatie en visdetectie. De „Narwal” had een lengte van 71 meter, een breedte van ruim 11 meter en een brutotonnage van 1.398 ton. Het vaartuig werd voortgestuwd door een scheepsmotor van 1.310 PK.

SPIONNAGE ?

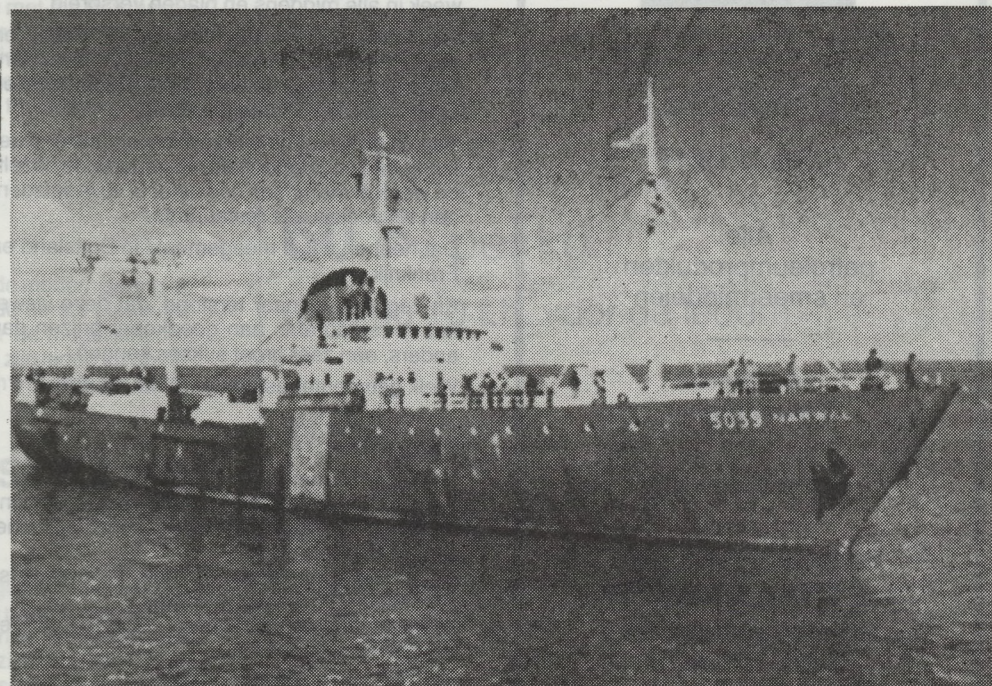
De incidenten met de „Narwal” — de naam staat nog steeds op de boeg te lezen — zouden, althans volgens de Britse middens, ontstaan zijn nadat dit vaartuig er van verdacht werd

spionage-opdrachten te hebben uitgevoerd ten voordele van de Argentijnse marine. Die aantijgingen worden uiteraard door de Argentijnen weerlegd. Misschien is het zo, dat het aan boord hebben van gesofistikeerde navigatie-apparatuur de Britten er toe aangezet heeft de „Narwal” te enteren omdat men de „Narwal” voor een spionageschip hield. Wel is het zo dat er, volgens een persagentschap in Londen, documenten werden gevonden aan boord van de „Narwal” waaruit zou kunnen blijken, dat het vaartuig inderdaad werd ingezet voor spionagedoeleinden maar absolute zekerheid hierover bestaat er natuurlijk niet.

Maar dit alles is onze zaak niet. Wat gebeurt valt alleen al op menselijk vlak te betreffen.



De Z.565 „Narwal” zoals het in 1962 in bedrijf werd genomen door de N.V. Maatschappij voor Hoogzeevervisserij.



Een recente foto van de «Narwal», vrijgegeven door de Argentijnen

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Een aanvoer die goed gespreid was over de ganse week met vrijdag meest vis op de markt en maandag de hoogste prijzen. Vooral kabeljauw en gul kregen die dag topprijzen. Kabeljauw tot 160 fr. op maandag viel terug tot 130 fr. op de dinsdagmarkt. Er was natuurlijk ook minder dure kabeljauw maar dat was dan wegens de niet zo goede kwaliteit. De kleine gulsortering die maandag ruim 70 fr. kostte viel dinsdag terug tot 45 fr.

Het blijft dus van belang om zoveel mogelijk de maandag op de markt te zijn. Alleszins met filetvis.

Van IJsland werden woensdag twee kleine vangsten gebracht. Van die visgrond lijkt het stil-aan maar zeker uit te sterven. Er mag nog wel een bepaalde hoeveelheid vis gevangen worden, de moeilijkheid is nu hoe er aan te geraken. Op vele plaatsen mag niet gevist worden, natuurlijk meestal op die plaatsen waar er meest te vangen is.

De tongen zijn over het algemeen genomen iets gedaald in prijs? Het gemiddelde lag dinsdag rond de 235 fr. het kg., dit wegens een aanzienlijke prijsdaling van de bloktong en de voor/kleine sortering. Lappen bleven rond de 225 fr. noetern en grote tong haalde ruim 310 fr. Kleine tong werd verkocht tussen 120 (slips) en 140 fr. (kleine). De bijvangsten van de tongvissers waren doorgaans niet erg ruim. Alle soorten kregen echter hoge prijzen met schol tot 75 fr. en iek rond de 65 fr. Platjes deden het heel wat minder goed en haalden amper de minimumprijs.

De weinige Westschepen die op de markt komen, blijven het erg goed doen. Vooral dank zij hoge prijzen die betaald worden voor gul, wijting, haai, rode knorhaan en hondshaai. Grote wijting steeg dinsdag tot 3.800 fr. per ben, de kleine sortering tot 2.700 fr. Haai steeg opnieuw een eind boven de 60 fr. en rode knorhaan ging weg tussen 70 en 105 fr. Iets minder hoge prijzen voor tarbot en griet. Staartvis daarentegen was weer erg duur met grote sortering tot 275 fr. en de heel/kleine tussen 100 en 140 fr.

De kustvisserij blijft het erg goed doen dank zij mooie tongvangstjes. Hierdoor is de belangstelling voor de garnaalvisserij bij deze mensen naar een erg laag pitje gezakt. Niet alleen is er niet veel garnaal te vangen, ook de prijs blijkt te laag om deze kleine vangsten renderend te maken. Vandaar dat slechts een drietal schepen nog garnaal aanvoeren.

VRIJDAG 7 MEI 1982

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.135/275	14	620	—	1.760.550
KANAAL				
N.579	11	2.750	638.412	
O.518	12	25	3.030	711.056
O.705	12	25	5.470	1.249.784
KREEFTENPUT				
Z.38	16	60	1.090	386.854
WEST				
N.15	12	125	5.565	1.919.085
N.706	8	190	—	743.378

MAANDAG 10 MEI 1982

NOORDZEE				
O.26/285	15	415	—	1.154.560
WEST				
N.723	7	190	—	770.246
KANAAL				
Z.72	17	235	3.230	1.692.403

O.274 19 150 5.630 1.354.621

DINSDAG 11 MEI 1982

KANAAL				
Z.483	18	90	7.065	1.837.896
O.83	14	15	4.350	1.133.088
WEST				
N.708	10	215	—	737.663
NOORDZEE				
O.309/N719	13	360	—	1.045.566

WOENSDAG 12 MEI 1982

IJSLAND				
O.129	20	175	—	426.860
O.318	20	300	—	725.856
KANAAL				
O.114	18	30	4.490	980.482
Z.19	14	25	5.480	1.252.560
O.131	16	80	6.590	1.393.097
WEST				
N.597	8	205	—	631.859

IJSLANDSE VISSOORTEN

* Prijs per kg. op maandag 12 mei 1982

Grote schelvis	75,00/
Mid. schelvis	53,00/ 56,00
Kleine schelvis	35,00/ 42,00
Kabeljauw	50,00/ 63,00
Gul	25,00/ 51,00
Wijting	34,00/ 65,00
Schaat	106,00/
Zeebaars	65,00/ 68,00
Leng (witte)	43,00/ 49,00
Blauwe leng	
Schartong (Schotse schol)	26,00/ 74,00
Heilbot	219,00/285,00
Koolvis	39,00/ 44,00
Hondstong (mieten)	/
Zeewolf	48,00/ 65,00
Staat	292,00/295,00

Verwachtingen

VRIJDAG 14 MEI :

KANAAL : O.231 (40 vis - 9000 tong)
WEST : N.706 (60 vis)

MAANDAG 17 MEI :

IJSLAND : O.317 (750 m. ttz. 200 kab.-gul,
200 koolvis,
200 schelvis,
90 bonen,
20 heilbot,
40 varia)

MONKEY BANK : O.243

NOORDZEE : O.232/N.752

WEST : N.3 - N.45 - N.709 - O.229

KANAAL : Z.502

DINSDAG of WOENSDAG (18 of 19 MEI)

NOORDZEE : O.141/O.369
Oo.123/O.306

KANAAL : Z.583

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

DONDERDAG 6 MEI

O.313 N	850	26	14	910.740
Z.300 K	1200	30	4	392.870
Z.289 KN	3500	250	18	1.635.300
Z.494				23.990
				2.962.900

VRIJDAG 7 MEI

Z.209 KRP	50	90	10	511.560
Z.84 KN	3000	180	18	1.605.380
Z.55 K	300	15		126.325
Z.12 K	250	15		114.022
Z.321 W	1100	80	7	436.110
Z.296 W	4000	1900	14	1.908.330
				4.701.727

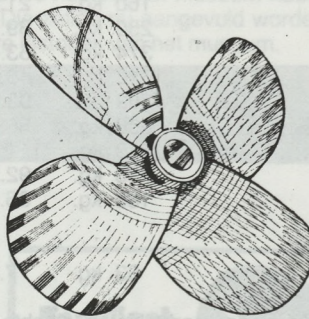
MAANDAG 10 MEI

Z.533 W	50	50	9	312.030
Z.563 W		90	10	517.220
Z.465 W	1400	60	12	564.090
Z.507 W	1500	100	15	777.535
Z.596 LPB	3000	100	18	1.157.150
Z.569 KRP	50	115	12	533.585

 VANVOORDEN 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

Z.186	KN	8000	300	18	2.643.860
Z.162	KN	6500	300	18	2.649.200
Z.42					379.920
Z.564					897.630
					1.432.220

DINSDAG 11 MEI

Z.324	LPB	5000	140	14	1.463.120
Z.427	W	50	70	10	263.660
Z.105	LPB	8500	270	16	2.258.240
Z.402	KRP		110	10	423.785
Z.573	KRP		105	10	438.905
Z.580	K	600	20	3	264.430

NIEUWPOORT

DONDERDAG 6 MEI 1982

GARNAAL					
N.106		96 kg.			13.426 fr.

VRIJDAG 7 MEI 1982

VIS					
N.349		224 kg.			34.448 fr.
N.788		282 kg.			32.315 fr.
N.88		326 kg.			39.984 fr.
N.720		677 kg.			91.325 fr.
N.211		404 kg.			49.638 fr.
N.22		170 kg.			32.416 fr.
N.700		157 kg.			35.386 fr.
N.551		501 kg.			51.749 fr.
N.710		602 kg.			96.649 fr.

GARNAAL					
N.106		82 kg.			11.681 fr.
N.782		102 kg.			14.390 fr.

Op de vrijdagmarkt losten negen vaartuigen hun vangst. Voor tong nr. 1 betaalde men 204 à 216 fr./kg en voor tong nr. 2 300 à 308 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekam 325 à 334 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 315 à 324 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 204 à 218 fr./kg op en kleine tong tegen 126 à 146 fr./kg. Varia haalde tot 150 fr./kg en griet 190 à 230 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 60 tot 75 fr./kg, middenslag- of drielingpladijs aan 68 tot 75 fr./kg en visjes aan 1500 tot 1700 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 150 à 164 fr./kg neergepend en voor gul 85 à 120 fr./kg. Grote zandschar werd tegen 40 à 45 fr./kg aangekocht en kleine zandschar tegen 30 à 35 fr./kg. Er werd enkel tong en kustvis aangevoerd, die tegen een lonende prijsnotering aan de koper werd gebracht. Tevens losten twee garnaalvisserij hun vangst en bekamen een prijsnotering die schommelde van 131 tot 143 fr./kg.

MAANDAG 10 MEI 1982

VIS					
N.736		2.230 kg.			151.416 fr.
N.590		3.056 kg.			183.249 fr.
N.346		2.161 kg.			150.551 fr.
N.470		2.511 kg.			166.779 fr.
N.575		2.737 kg.			180.709 fr.
N.349		170 kg.			31.299 fr.
N.211		299 kg.			44.723 fr.
N.788		219 kg.			35.658 fr.
N.88		292 kg.			39.305 fr.
N.700		224 kg.			48.795 fr.
N.22		182 kg.			38.734 fr.
N.720		552 kg.			88.023 fr.
N.710		603 kg.			93.676 fr.

Vier vaartuigen van de West en negen kustvaartuigen losten samen 15.236 kg vis voor een totale waarde van 1.255.917 fr. In ruime mate werd Westvis en variatie aangevoerd, zodat iedere handelaar de voor hem nodige hoeveelheden

probleemloos aankopen kon. Voor tong nr. 1 werd 204 à 210 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 301 à 308 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 330 à 340 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 322 à 338 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 204 à 212 fr./kg en kleine tong 125 à 136 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 320 à 330 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 260 à 290 fr./kg en griet tegen 240 à 260 fr./kg. Men noteerde de grote pladijs aan 3000 tot 3750 fr. de ben, de drieling- of middenslagpladijs aan 3400 tot 3700 fr. de ben en de platjes aan 1300 tot 1600 fr. de ben. Kabeljauw bekam 5400 à 6000 fr. de ben en gul 3200 à 4400 fr. de ben, dit volgens sortering. Zo werd de voorkleine gul 3200 à 3300 fr. de ben neergepend. Grote wijting werd tegen 3400 à 3650 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 2400 à 2700 fr. de ben, hetgeen voor deze soort als een uitzonderlijke hoge prijsnotering bestempeld mag worden. Tongschar kreeg 90 à 140 fr./kg, koningvis 180 à 186 fr./kg, rode soldaten 90 à 96 fr./kg en robaard 60 à 80 fr./kg. De grote zandschar kocht men tegen 2400 à 2600 fr. de ben en de kleine zandschar tegen 1900 à 2000 fr. de ben. Rog die in geringe mate aangevoerd werd haalde dan ook een dure prijsnotering. Zo hebben moerrog 4600 à 4750 fr. de ben, tilten 4400 à 4500 fr. de ben en scherpstaarten 3900 à 4100 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd aan 2800 tot 3000 fr. de ben geboekt en zeehond aan 2200 tot 2400 fr. de ben. Een goede belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering voor rog, kabeljauw en wijting vormden samen de voornaamste kenmerken der maandagmarkt.

DINSDAG 11 MEI 1982

GARNAAL					
N.106		87 kg.			9.243 fr.
N.782		92 kg.			10.704 fr.

WOENSDAG 12 MEI 1982

VIS					
N.88		160 kg.			21.992 fr.
N.349		250 kg.			39.134 fr.
N.788		374 kg.			53.468 fr.
N.22		310 kg.			48.898 fr.
N.720		599 kg.			93.316 fr.
N.211		398 kg.			56.676 fr.
N.575		1.549 kg.			111.101 fr.
N.710		785 kg.			92.236 fr.
N.700		188 kg.			36.584 fr.

GARNAAL					
N.106		63 kg.			7.856 fr.

Op de woensdagmarkt losten slechts negen vaartuigen van de Kust hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 205 à 210 fr./kg en tong nr. 2 300 à 312 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 320 à 330 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 304 à 320 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 200 à 228 fr./kg betaald en kleine tong tegen 110 à 125 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 305 à 320 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 290 fr./kg en griet tegen 219 à 260 fr./kg. Wegens een nijpend tekort van de diverse westvissoorten werd pladijs tegen een dure prijsnotering door de leurhandelaars en de winkeliers der Westkust opgekocht. Grote pladijs bekam 2800 à 3250 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 3000 à 3250 fr. de ben en visjes 1300 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2100 à 2250 fr. de ben als veilwaarde en kleine zandschar 1400 à 1550 fr. de ben. Als enige attractie der varia haalde robaard een prijsnotering van 60 à 76 fr./kg. De kustvis werd tegen een lonende prijsnotering op de woensdagmarkt aan de koper gebracht, doch eveneens werd een nijpend tekort aan Westvis vastgesteld.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
7 mei	3.347	464.590
10 mei	15.236	1.255.917
12 mei	4.613	553.688

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
6 mei	96	13.426	123	134
7 mei	184	26.071	131	143
11 mei	179	19.947	92	104
12 MEI	63	7.856	122	132

BENZINE EN HUISBRANDOLIE GOEDKOPER

De maximumprijzen aan verbruiker van benzine, huisbrandolie en lichte stookolie werden maandag onverwacht door de petroleummaatschappijen verlaagd. De prijs van de benzine werd met 0,5 fr verlaagd en die van de olie met 1 frank.

De prijzen worden daardoor als volgt vastgesteld:

Superbenzine : 31,10 frank
Gewone benzine : 30,10 frank

Huisbrandolie
in zone 0 : 14,03 frank
in zone 1 : 14,07 frank
in zone 2 : 14,12 frank

Lichte stookolie :
in zone 0 : 13,96 frank
in zone 1 : 14,00 frank
in zone 2 : 14,05 frank

Wat de huisbrandolie en de lichte stookolie betreft, loopt deze prijsverlaging vooruit op de prijsdalingen die dinsdag en woensdag hadden moeten toegepast worden in uitvoering van het programma-akkoord.

De volgens het contract toe te passen prijsdaling van 0,71 frank werd evenwel opgedreven tot 1 frank.

Wat de benzine betreft, was er echter geen prijsdaling volgens het contract voorzien.

Minister Eyskens deelde mee, dat de prijsdaling werd doorgevoerd na overleg en rekening houdend met een aantal objectieve factoren zoals de daling van de dollarkoers.

Wat de visserij betreft, die aan geen BTW onderworpen is, werd de officiële prijs van 12,92 fr teruggebracht tot 12,07 fr en meldt de coöperatieve SCAP ons dat bij contante betaling zij hierop een ristourne van 0,57 fr toepast, zodat daar de prijs 11,50 fr wordt, wat nog ongeveer èèn frank duurder is, dan èèn jaar geleden gedurende dezelfde periode.

OPSLEPING NAAR BIRKENHEAD

Dinsdag kreeg men aan boord van de Z.34 „Twilight” van de rederij Coudekercke af te rekenen met een defekte keerkoppeling. Herstellen met eigen middelen bleek onmogelijk zodat de sleephulp werd ingeroepen van de Z.499 van dezelfde rederij. De sleep verliep zonder nieuwe problemen naar Birkenhead waar twee technici van de coöperatieve S.C.A.P. waren aangekomen om de herstelling uit te voeren. Een eigenaardig feit is wel dat de sleep de haven niet binnen mocht zonder loodsbegeleiding. Alhoewel de sleepboot helemaal geen assistentie moest verlenen zal toch een som van 500 pond gevraagd worden. Erg veel geld dus om... niets te doen!

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	10 mei		11 mei		12 mei	
Lappen	220	226	224	231	223	229
Grote	309	316	309	314	305	311
3/4	285	306	282	295	266	283
Bloktongen	250	290	238	245	230	242
Vóór-kleine	175	230	163	198	150	166
Kleine	135	156	132	137	107	137
Slips	118	129	116	198	93	111

ZEEBRUGGE

Grote	218	227	231	238	233	237
Bloktongen	311	317	313	316	303	316
Fruittongen	288	294	288	318	297	314
Schone kleine	254	290	247	292	238	257
Kleine	167	186	161	166	157	167
Tout petit	135	139	138	143	108	121
Slips	113	124	113	118	98	100

NIEUWPOORT

Tong I	204	210	.....	.....	205	210
Tong II	301	308	.....	.....	300	312
Tong III	330	340	.....	.....	320	330
Tong IV	322	338	.....	.....	304	320
Tong V	204	212	.....	.....	200	284
Kleine tongen	125	136	.....	.....	110	125

PLADIJS

OOSTENDE

	10 mei		11 mei		12 mei	
Platen	70	76	73	80	60	76.
lek (groot-klein) ...	75	78	62	.....	58	69
Derde slag	57	62	46	62	42	53
Platjes	17	24	20	35	21	31

ZEEBRUGGE

I	62	64	70	74	60	64
II	31	63	61	72	60	62
III	51	53	46	58	38	41
IV	24	31	21	32	21	32
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	60	75	.....	.....	55	65
Platjes	68	74	.....	.....	60	65
Drielingen	26	32	.....	.....	26	32

WIJLEN BURGEMEESTER LOONES HERDACHT IN VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Tijdens het jongste weekeind werd in het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke een ontroerende hulde gebracht aan wijlen burgemeester Honoré Loones, gewezen burgemeester van die gemeente en bovendien stichter en voorzitter van het voornoemd museum. Stoetsgewijze werd naar het museum getrokken waar door mevrouw Loones bloemen werd neergelegd op het erepark waarop, vlakbij bij het in de muur aangebracht bronzen beeld van wijlen Honoré Loones, een herdenkingsplechtigheid plaats greep. Eerste spreker was Marcel Cloet, voorzitter van de „Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum” die ondermeer herinnerde aan het feit, dat het Nationaal Visserijmuseum altijd een droom is geweest van wijlen burgemeester Loones. Het was onder zijn impuls dat een reeks activiteiten op touw werden gezet met als centrale gebeurtenis, de folkloristische avondmarkten. Daarop werd de bronzen beeltenis, een werk van Margriet Florizoone, onthuld. Nadien kwam burgemeester Muller, van de Duitse stad Biedenkopf waarmee Oostduinkerke verbroederde, aan het woord en loofde de verdienste van burgemeester Loones om, via verbroederingen, de verstandhouding onder de Europese landen te bevorderen. Vervolgens werd door burgemeester Ronveau van Wepion de figuur van burgemeester Loones gehuldigd. De h. Ronveau had het over de betere relaties tussen de Vlamingen en de Walen, terwijl burgemeester Andries er aan herinnerde, dat het museum werd opgetrokken op de plaats waar vroeger de parochiekerk stond. Ere-burgemeester Schwert had het nog over Loones als de grote promotor van Oostduinkerke wiens aanzien tot ver buiten de grenzen werd uitgedragen. Tot slot volgde nog een indrukwekkende bloemenhulde waarop een ontvangst plaats greep op het gemeentehuis waar de genodigden gelegenheid kregen het Gouden Boek van het museum te tekenen.

Dat Gouden Boek is wel iets bijzonders omdat secretaris Siffer van het Museum daarin, in handschrift, alle notities van wijlen burgemeester Loones nopens het Museum heeft opgetekend. Die zullen nu aangevuld worden met de verdere historie van het museum.



ZEEVISSERIJDIENST BEZOEK ABC FABRIEKEN TE GENT

Heden, donderdagnamiddag, zal de Dienst voor Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw een bezoek brengen aan de fabriek van ABC motoren te Gent.

We vernemen ook dat nu in onze Dienst voor Zeevisserij in het Ministerie van Landbouw een gediplomeerde techniek voor motoren aangevraagd werd, die voor opdracht heeft aan boord van vissersvaartuigen, de toestand der motoren na te zien en onderrichtingen te verstrekken aan motoristen bij vaststellingen wanneer er iets hapert.

We kunnen dit idee en dit initiatief slechts toejuichen want onze visserij scholen komen in opzicht van onderricht zeer veel tekort in de praktische opleiding.

Het wordt immers groot tijd dat de toestand van onze visserij scholen door het ministerie kortaak aangepakt wordt, daar de praktische opleiding er veel te wensen over laat.

EXPO IN DE VRIJE VISSERIJSSCHOOL "PASTER PYPE"

De Directie en de Leraars van de Vrije Visserijsschool "Paster Pype", Stuiverstraat 108 te Oostende, nodigen alle belangstellenden uit op de jaarlijkse "EXPO DEK en MACHINE" die doorgaat op donderdag 20 mei 1982 van 10 tot 12 en van 14 tot 17 u.

Mogelijkheid om directeur en leraars te spreken of inlichtingen in te winnen. Alle deuren staan die dag open.

Inschrijvingen voor jongeren vanaf 12 jaar. Allen welkom.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	10 mei	10 mei	10 mei	10 mei	11 mei	11 mei	11 mei	11 mei	12 mei	12 mei	12 mei	12 mei	10 mei	10 mei	12 mei	12 mei	
Tarbot grote	239	285	243	253	.....	.....	282	298	324	.....	.....	280	297	320	330	305	320
Tarbot middel	228	243	227	266	.....	.....	284	280	265	282	.....	265	271	160	.....	140	.....
Tarbot klein	219	.....	215	238	.....	.....	229	232	241	.....	.....	235	251	.....	.....	.....	.....
Griet groot	203	204	239	245	.....	.....	.....	.....	212	242	.....	244	246	240	260	219	260
Griet middel	175	179	188	200	.....	.....	163	.....	190	.....	.....	206	210	.....	.....	.....	.....
Griet klein	140	144	85	165	.....	.....	.....	.....	141	.....	.....	160	166	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	69	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	99	101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	109	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	114	126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	93	106	.....	.....	90	.....	.....	.....	80	86	92	95	.....	.....	.....
Tilten	94	.....	90	98	.....	.....	90	.....	.....	.....	80	84	88	90	.....	.....	.....
Scherpstaart	72	.....	90	111	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	92	78	82	.....	.....	.....
Halve mans	73	103	92	95	.....	.....	84	.....	112	.....	85	87	75	80	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	89	92	.....	.....	81	.....	.....	.....	80	82	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	44	.....	38	42	.....	.....	48	.....	.....	.....	26	31	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	86	148	80	.....	80	139	60	79	65	99	65	72	108	120	.....	.....	.....
Gul (groot)	75	122	107	65	82	105	62	83	70	82	60	42	64	88	.....	.....	.....
Gul (middel)	62	70	71	74	63	75	49	53	54	63	48	54	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	36	56	64	66	45	60	53	55	42	53	45	51	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	130	286	134	267	108	273	107	185	.....	.....	125	276	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	59	70	50	54	51	76	54	56	60	66	52	56	68	73	.....	.....	.....
Wijting klein	41	52	42	46	43	57	38	24	35	44	32	38	48	54	.....	.....	.....
Schar	11	30	8	10	19	52	15	20	.....	.....	16	18	40	52	35	45	.....
Steenschol	34	151	183	.....	51	148	.....	.....	31	155	144	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	62	70	62	.....	64	72	56	60	66	.....	54	.....	30	34	.....	.....	.....
Hondshaai	37	44	.....	.....	43	66	.....	.....	35	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56	60	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	31	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	140	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	33	45	.....	.....	37	44	.....	.....	26	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	136	275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	186	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	31	33	.....	.....	42	.....	.....	.....	38	42	44	48	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	14	10	15	.....
Rode Poon (roobaard)	47	84	.....	.....	62	85	.....	.....	42	63	.....	.....	60	80	60	76	.....
Grauwe poon (knorhaan)	28	38	25	20	16	23	25	.....	35	80	20	26	34	38	.....	.....	.....
Rode knorhaan	30	120	.....	.....	39	105	.....	.....	12	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	31	34	.....	.....	36	32	.....	.....	14	24	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 4 mei werd aangevoerd: 1.625 kg. tong, 13 kisten tarbot en griet; 25 kisten kabeljauw; 16 kisten wijting; 111 kisten schol; 15 kisten schar; 11 kisten diversen, vanuit de **lerse Zee** werd per container nog aangevoerd: 4.180 kg tong.

Prijzen in guldens. - Per 1 kg.: tarbot 14,19-12,26; grote tong 14,88-14,61; grootmiddel tong 19,85-19,70; kleinmiddel tong 16,64-16,27; tong 16,64-16,27; tong één 11,69; tong twee 8,69-8,64.

Per 40 kg.: tarbot 555-460; griet 428-216; kabeljauw drie 170-148; kabeljauw vier 174-158; kabeljauw vijf 178-120; schol één en twee 134-110; schol drie 118-108; schol vier 102-76; schar 63-57; rode poon drie 164; poontjes 76; steenbolk 76-71. Voor de **lerse Zeetong** werd betaald: **Per 1 kg.:** grote 14,78-14,39; grootmiddel 19,41-18,93; kleinmiddel 16,40-15,72; éenen 11,87-11,47; tweeën 8,33-7,81.

Aan de donderdagmarkt van 6 mei werd aangevoerd: 1.500 kg. tong; 15 kisten tarbot en griet; 383 kisten kabeljauw; 247 kisten wijting; 118 kisten schol; 128 kisten schar en 97 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 15,04-14,30; grote tong 15,33-14,88; grootmiddel tong 21,06-19,14; kleinmiddel tong 17,57-16,98; tong één 13,04-12,54; tong twee 9,65-

9,21. **Per 40 kg.:** tarbot 603-545; griet 548-308; kabeljauw één en twee 384; kabeljauw drie 302-218; kabeljauw vier 260-204; kabeljauw vijf 244-104; schol één 182; schol twee 188-182; schol drie 190-154; schol vier 124-96; wijting drie 138-194; schar 96-62; horsmakreel 100-62; rode poon twee 292-102; steenbolk 81-68; bot 43; poontjes 69.

Aan de vrijdagmarkt van 7 mei werd aangevoerd: 8.825 kg tong; 90 kisten tarbot en griet;

978 kisten kabeljauw; 68 kisten schelvis; 511 kisten wijting; 340 kisten schol; 68 kisten schar; 2 kisten makreel en 294 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 21,00-11,49; tarbot 16,00-14,29; grote tong 15,44-15,10; grootmiddel tong 16,56-16,04; tong een 12,65-12,02; tong twee 8,98-8,60.

Per 40 kg.: steenbolk 81-61; krab 80; bot 40-35; poontjes 75-56; rode poon twee 260-100; schar 81; haai 100; horsmakreel 43-39; tarbot 612-508; griet 516-430; kabeljauw een 160; kabeljauw twee 318-198; kabeljauw drie 276-160; kabeljauw vier 244-168; kabeljauw vijf 234-102; schelvis een en twee 160; schelvis drie 270-150; schelvis vier 236-128; schol een 214-158; schol drie 190-122; schol vier 124-96; wijting drie 128-92; makreel twee 146; schar 82-44; tongschar 260-116; wolf 214-190; hammen met kop 310; leng 174.

Aan de maandagmarkt van 10 mei werd aangevoerd: 10.480 kg. tong, 133 kisten tarbot en griet, 873 kisten kabeljauw, 12 kisten schelvis, 873 kisten wijting, 980 kisten schol, 221 kisten schar, 285 kisten diversen. Vanuit de **lerse zee** werd aangevoerd : 2.755 kg. tong.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: Tarbot 14,02-12,34, grote tong 15,22-14,72, grootmiddel tong 19,98-19,19, kleinmiddel tong 15,87-15,59, tong één 11,57-11,05, tong twee 8,50-7,87.

Per 40 kg.: Tarbot 556-418, griet 536-302, kabeljauw één 282-180, kabeljauw twee 252-186, kabeljauw drie 194-150, kabeljauw vier 188-148, kabeljauw vijf 190-90, schelvis één en twee 192, schelvis drie 212-208, schelvis vier 188-172, schol één 166-146, schol twee 164-140, schol drie 140-118, schol vier 122-80, wijting drie 130-84, schar 85-48, roggen 230-134, tongschar 316-100, inktvis 352-312, rode poon drie 124-86, poontjes 53, Horsmakreel 34-25, steenbolk

66-53, bot 45-42, krab 64. Voor de **lerse zee-tong** werd betaald, in guldens, per 1 kg. : grote 15,23-15,18, grootmiddel 19,27-19,22, kleinmiddel 15,54-15,45, éenen 11,02, tweeën 8,25-8,19.

Volgens de Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is het vissen met ondermaatse netten een plundering en houdt dit terzelfdertijd een aanslag in op het toekomstig inkomen van de visser, zowel Belg, Fransman, Duitser als van gelijk welke nationaliteit, die in de eerste plaats tegen zichzelf dient beschermd te worden en dat in veel gevallen hard dient opgetreden te worden.

De heer Hoekstra K., voorzitter van de Nederlandse Vissersbond gaf als aanbeveling na zijn inleidingsrede ter gelegenheid van de jaarvergadering van de Bond, niet veel mede, dat als waardevol voor de leden kon aangezien worden, namelijk : houdt u aan de 12-mijlszone, vis met goede netten (goede ? of niet-ondermaatse ?) en gun uw kollega-vissers ook iets. Ofwel kent de heer Hoekstra zijn leden niet, ofwel kent hij ze te goed !

Door de reddingboot van Den Helder werd de bemanning van een Deense kotter van een zinkend schip gered. De bemanning lag reeds te water en het gevaar bestond dat zij, alhoewel gesteund door hun zwemvest, door het getij naar de open zee zouden adrijven. Gezien dit 's avonds gebeurde, kwam de Deense bemanning er gelukkig vanaf. Dank ook aan de bemanning van de reddingboot. Noteren we eveneens dat er windkracht 6-7 stond. (Uit „Stuurboord”).

De „Peer Sluis” KW.80, het grootste vissersvaartuig ooit gebouwd in Nederland, is midden deze maand van stapel gelopen van de scheepswerf „Welgelegen” te Harlingen. We stellen ons de vraag waar deze visserij-mastodonten hun vis blijven halen en waar de rederijen het geld. Inderdaad, dergelijke vaartuigen kosten een bom geld, waarbij we ons afvragen hoe men het zal waarmaken om dit vaartuig renderend te maken.

Ter gelegenheid van de jaarvergadering van „Zevibel” gehouden te Breskens op zaterdag 17 april, werd ondermeer het woord gevoerd door de heer R. De Clerck, bioloog aan het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende. Door zijn bijdragen die regelmatig in bepaalde wetenschappelijke edities verschijnen, krijgt de heer De Clerck een internationale faam. We hadden het ten andere vorige week over deze uiteenzetting.

Aan de Nederlandse Visserij-editie Stuurboord ontlenu we dat de Nederlandse Scheepshypotheekbank aan 46 visserijbedrijven, voor in totaal 49 schepen (47 kotters, 1 trawler en 1 visserijfabriekschip) leningen heeft toegekend. Er werd anderzijds bijna geen enkel lening aan de Nederlandse visserijvloot verstrekt door de Nationale Investeringsbank uit Den Haag. Dit zou het gevolg zijn van een negatief advies, inzake de capaciteitsbeheersing, gegeven door de directeur van de Nederlandse visserij, de heer Tienstra. De Belgische reders kunnen langs de NMKN aan betere voorwaarden leningen toegestaan worden.

BRANDSTOFKOSTEN 36,7% VAN BRUTOBESOMMING IN URKER-VISAFSLAG

Aan de Nederlandse Visserij-Editie „Stuurboord”, ontlenu we dat voor elke kilogram vis die in de afslag te Urk verkocht werd, twee liter gasolie verstoekt werd. Dit is natuurlijk een gemiddelde van alle verkopen en voor alle vaartuigen.

Twee liter gasolie voor de vangst van één kgr. tong is zeker dragelijk, maar het wordt anders wanneer twee liter gasolie moeten verstoekt worden voor de vangst van bv. één kgr. wijting.

Ook hier zal ergens wel een gemiddelde gezocht moeten worden en voorliggen.

Aan de bijkomende gegevens in „Stuurboord” ontlenu we echter ook dat in de Urker-afslag 48 miljoen kgr. vis aangeboden werd. Hiervoor werd dus 96 miljoen liter gasolie benodigd. We noteren eveneens dat de totale omzet, dit is de brutobesomming, 170 miljoen gulden bedroeg, allen cijfers die op het voorbije jaar 1981 betrekking hebben. Wijzelf houden er dan ook aan de rekening anders te maken. Vertrekkende van de vooropstelling dat één liter

gasolie 65 cent kost (men kan hierop aanpassingen maken), dan hebben de 96 miljoen liter in totaal 62,4 miljoen gulden gekost. Ten overstaan van de totale Urker-afzet is dit een kostenverhouding van 36,7%! Dit is dus meer dan één derde, namelijk de zozegde absolute grens, die een uitbating niet meer renderend kunnen maken. Het is duidelijk dat we het hier altijd over gemiddelde cijfers hebben en dat dit bij het ene vaartuig voordeliger of nadeliger kan liggen. Met dergelijke bewijscijfers voor ogen, is het in elk geval dringend tijd, dat de respectievelijke regeringen iets doen aan het probleem van de gasolieprijzen. Dit is niet alleen het geval in Nederland, maar in alle landen, alhoewel Nederland wel wat hoger moet liggen met zijn gemiddelde motorensterkte. Deze regel van drie over het gasolieverbruik en de kostenfaktor hiervan wordt opgedragen aan alle regeringsleiders en alle betrokken departementen, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben.

We hebben de indruk dat men deze ruinerende kosten nog niet goed schijnt te beseffen.

**VERANDERINGEN IN OFFICIELE
LIJST DER BELGISCHE
VISSERSVAARTUIGEN
MAAND APRIL 1982**

Nieuw vaartuig

Z.39 "ZUIDERZEE" - roepnaam OPBM
Bt. 223,91 - Nt. 87,67
bouwjaar 1982 - werf 29 en 16 - staal
motor Bolnes 1050 P.K. - nr. 3377 -
bouwjaar 1981

Eigendom :

Rederij Zuiderzee p.v.b.a.
Laurierstraat 40, 8390 Knokke-Heist
Tel. 059/51 21 78

Navigatie-instrumenten : RF - 2US - 2R - 2OP
DN - DNP - 2 VHF - Aut. Pil.
Zeebrief : 5.4.1982

Verandering van eigendom

Z.437 "PATER BIL"

Eigendom : Pater Bil p.v.b.a.
Pannestraat 184, 8390 Knokke-Heist
Tel. 050/51 46 40
Zeebrief : 6.4.82

Z.526 "VENUS"

Eigendom :

1) Vantorre Hubert
Kinkhoorn 15, 8390 Knokke-Heist
Tel. 050/51 33 59
2) Vantorre Michel
Graaf d'Ursellaan 26, 8390 Knokke-Heist
Tel. 050/51 12 61
Zeebrief : 22.4.82

Adresverandering

N.579 "KARINE"
Eigendom : Bekaert Rosa
Recollettenstraat 47, 8450 Nieuwpoort

Verandering huisnummer

Z.564 "POOLSTER"
Eigendom : JONCKHEERE Leon
Parentstraat 35, 8390 Knokke-Heist

ENKELE REACTIES OVER DE KUSTVISSERIJ TOT 70 BRT EN 300 PK

In verband met het opleiden van de Z.500 door de Belgische mijnneveger „Rochefort” wegens overtreding op de twaalfmijls visserijzone, daar dit vaartuig 79 Brt meet, alhoewel slechts met een motor van 200 pk uitgerust en meer speciaal in verband met ons besluit hieromtrent, kregen we van verscheidene zijden opwerpingen toegestuurd.

We hadden er toen inderdaad op gewezen, dat voor ons de motorsterkte bepalend was voor de eventuele ravage die de betrokken vaartuigen onder de tongenstand konden veroorzaken. Vermits de Z.500 met een motor van slechts 200 pk uitgerust is, hebben we toen een voorstel gedaan, om niet meer de lengte van het vaartuig, of de brutotonnemaat in aanmerking te laten nemen voor een al of niet toelaten tot de bokkenvisserij in de twaalf-mijlszone, maar de motorsterkte. Hiertegen wordt thans ingebracht, dat er vele wegen open staan om de motorsterkte te beperken tot 300 pk, namelijk door het afstellen van de motor tot 300 pk of minder. maar dat de

trekkracht blijft. Aldus zouden ten slotte toch de grote bokkenvisserstvaartuigen, langs dit achterpoortje terug de twaalf mijlszone kunnen binnengemokkeld worden. We nemen hier graag akte van en het is duidelijk dat we, met ons voorstel in feite de ongelukkige samenloop van omstandigheden met de Z.500 op het oog hadden, waar het zeker niet over een motor gaat die met inzicht en juist alleen maar om de bokkenvisserij te bedrijven, afgesteld werd.

Trouwens wij blijven er bij, dat het de motorsterkte is, die zou moeten bepalend zijn en niet de lengte van het vaartuig, zoals men dit in Groot-Brittannië voorstelt, en ook niet de Brt, maar dat het dan natuurlijk niet zou mogen gaan over afgestelde motoren, maar over de initiale motorsterkte. Verder is 300 pk zeker ruim genoeg, want het is nog niet zoveel jaren geleden, dat men met motoren van heel wat minder sterkte op de West en zelfs naar het Kanaal ging vissen.

Staalraadtuwwerken 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.**

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

Een uitspraak van de heer Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse vissersbond en waarin we wel mee kunnen akkoord gaan, is zijn opmerking dat verleden jaar veel te zwaar gevestigd werd op kleine gulletjes. We hebben ons onlangs nog dezelfde opmerking gemaakt, samen met veel anderen toen we in onze Belgische afslagen hetzelfde zagen gebeuren. Een echt jammerlijk gebeuren. Daarom ook onze stelling dat met groter netmaaswijdte dient gevestigd te worden. Men moet inderdaad ook oog hebben voor een toekomst gerichte visserij en dat vergeten velen.

FRANKRIJK

In de Franse vissershaven Concarneau ontving men verleden week een nieuwe treiler die in Polen gebouwd en afgewerkt werd. Het gaat om een 34,70 m. treiler voorzien met een motor B-cylinder van 1.000 pk, met een visruim van 200 m³ en een opslagcapaciteit voor brandstof van 68 m³. De prijs voor dit uitgerust vaartuig, is volgens onze begrippen eerder aan de lage kant, namelijk 6 miljoen franse frank of ongeveer 46 miljoen B.fr. Voor een 34,7 m. op 7,6 m. breed, compleet uitgeruste hekreiler zeker geen overdreven prijs. Het is waarschijnlijk om die reden, dat heel wat kasko's en zelfs volledig uitgeruste treilers, door de ons omringende landen in Polen gebouwd worden.

Onze Belgische politiek leent zich daartoe voor begrijpelijke redenen niet. Maar is het niet gedeeltelijk verkeerd?

De grote Franse diepzee-vriestreiler „Zélande”, heeft verleden week de haven van Bordeaux verlaten om op de Kerguelen, Franse eilandjes

in de Stille Oceaan, op de koolvis te gaan vissen. In 1981 had de „Zélande” binst een toenmalige campagne 700 ton vis gevangen (14 duizend van onze bennen), hetgeen het vaartuig juist toeliet uit zijn kosten te geraken. Heen en terug neemt reeds 60 dagen vaart in beslag, aan 10 duizend liter gasolie per 24 uur. De koolvis van de Kerguelen-archipel is anderzijds moeilijker commercieel te maken, omdat het vlees meer graten telt, de huid vettiger is en de vis minder lang bewaard. Proefondervindelijke visserijen door Franse onderzoekingsvaartuigen hebben echter een oplossing voor deze problemen gebracht.

NOORWEGEN

Noorwegen heeft een verzoek tot de E.E.G. gericht om het haar toegekend kwotum blauwe wij-

ting in de gemeenschapswateren met 30 duizend ton te verhogen. Thans mag Noorwegen 120 duizend ton blauwe wijting vissen, maar de Noorse vaartuigen hebben bijna dit kwotum binnengaan en zullen verplicht worden op te liggen vóór het einde van het blauwe-wijting seizoen, zo zij de verhoging er niet door krijgen. Voor wie wat geeft, krijgt wat menen we. De EEG-autoriteiten moeten dan ook maar wat bijvragen voor de gemeenschapvisserij in het Noorse gedeelte van de Noordzee.

”HET VISSERIJBLAD”

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

GRIMSBY-VISSERIJVLOOT OP DE RAND VAN HET FAILLIET?

Alleen een dringende regeringshulp kan de Grimsby-visserijvloot van de ondergang redden, aldus de Vereniging van de seinetreilers uit deze stad. In verband hiermede had deze representatieve vereniging reeds besprekingen met de Nationale Federatie van Producentenorganisaties.

Volgens een onderzoek staan de rederijen zodanig in de rode cijfers bij de banken, dat nog slechts 10% van de 170 eenheden die aan beroepsvisserij doen, het nog enigszins kunnen klaar spelen. Volgens zelfde vereniging wordt de toestand elk jaar erger omdat schulden van de vorige jaren overgedragen worden op de nieuwkomende jaren, waardoor de toestand telkens hopelozender wordt. Men neemt dan ook aan, dat met de intrede van het dood seizoen in de komende herfst, deels door optredend slecht weder en mindere vangsten, het overgrootste gedeelte van de vloot zal verplicht worden te gaan opliggen, hetgeen een ramp zal worden voor de visserijhavens en voor de be- en verwerkingsnijverheid.

OORZAKEN VAN DE RODE CIJFERS

Volgens de betrokken visserijkringen is één van de grote oorzaken van de deficitaire uitbating, de hoog opgelopen haven- en dokkosten en de herhaalde opslagen door het syndikaat van de transportbond voor het lossen van de vissersvaartuigen. Dit zou gemakkelijker voor de helft van de kosten kunnen gebeuren moest men het ganse lossersysteem willen reorganiseren, maar waardoor dan wel enkele heilige syndikale koeien zouden moeten vallen. De nationale transportbond is echter zo machtig, dat het een gevecht tegen windmolens wordt door de vissers, maar waar uiteindelijk eens temeer de arbeiders zelf, het slachtoffer van zullen worden.

Deze transportbond is werkelijk een onaantastbare maffia geworden. Daarom ook blijft er voor de rederijen slechts één enkele poort open, namelijk deze van een beroep op nieuwe financiële regeringshulp of alles stilleggen. Hiervoor werd dan ook, via de nationale federatie van de producentenorganisaties, voeling opgenomen met het betrokken departement. Zoals we vroe-

ger reeds mededeelden, bekam de Britse visserijvloot reeds een paar malen een rechtstreekse financiële regeringssteun. Deze is thans terug dringend noodzakelijk geworden.

VORM VAN HULP

De representatieve visserijverenigingen zullen op een contactvergadering met het departement van de minister van landbouw en voeding die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, minister Peter Walker, verscheidene voorstellen voor hulp aan de visserij voorleggen. Eén dezer voorstellen is het ten laste van het departement nemen van de niet meer haalbare dok- en hangengelden en losserskosten. Een ander voorstel, dat echter ook kan gekombineerd worden met het voorgaande, is het op zich nemen van de, eveneens uit de hand gelopen bank-debetinteressen. Het voorstel van een rechtstreekse financiële steun zal natuurlijk eveneens aan de orde van de dag komen.

De toestand van de Grimsby-visserijvloot is zodanig moeilijk, dat volgens een woordvoerder van de lokale redersfederatie, zelfs een gemiddelde verhoging van de visprijzen in de afslag met 10 pond per kit, nagenoeg dus met 800 B.fr., nog niet elk een uit de rode cijfers zou halen. Men wijst er tevens op, dat men hier niet met uitzonderlijke opbrengsten van enkelingen dient te schermen, maar met de gemiddelde opbrengsten die geen renderende uitbating mogelijk maken.

In dit verband verwijzen wij eveneens naar de Katwijkse rondvissersvloot, waarvan de kotters ook reeds geruime tijd opliggen, omdat ze er met hun opbrengsten, een gevolg van te kleine vangsten, evenmin geraken. De kans voor het opliggen wegens onrenderende uitbating beperkt zich dus niet uitsluitend tot onze overburen of tot Grimsby alleen. Daarom zijn algemene EEG-maatregelen om de visserij te redden dringend noodzakelijk. Eén dezer maatregelen ware een zeer substantiële brandstofsubsidie omdat in de visserij te veel beroep moet gedaan worden op brandstof, hetgeen in de landelijke nijverheden en bedrijven niet het geval is, waar men op elektrische energie draait en de kostende prijs hiervan praktisch gelijk is gebleven in de laatste jaren.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT BRITANNIË

Op het laatst van april is de nieuwe vismijn van Aberdeen opengesteld geworden voor de visserij. Deze nieuwe vismijn, met ruime verkoops-hallen en aangepaste akkomodaties, heeft 240 miljoen B.fr. gekost. Het is tevens een bewijs dat men te Aberdeen het vertrouwen in de zeevisserij niet verloren heeft. Ook hier was er steun van de F.E.O.G.A. Waar blijven onze autoriteiten om te Zeebrugge en Oostende voor de modernisering ook financiële steun te krijgen?

In Groot-Brittannië werd er gewezen op de totale afwezigheid van oefening in het gebruik van de reddingsvloten. Dit zal wel niet alleen in Groot-Brittannië het geval zijn, maar praktisch in alle landen. Nochtans is dit een eerste vereiste, dat de bemanning van een vaartuig, zowel met de zwemvesten, de reddingsvloten als met het ander reddingsmateriaal vlot ter hand is. Maar wat zal dat allemaal kosten en hoe dikwijls zal dit gebruikt worden, is de vraag.

NEDERLAND

De Nederlandse visserij wenst absoluut een maatjesharingvisserij, maar de Britten zijn dit niet genegen. Op een onlangs, volgens de Nederlandse vissers, verkeerde vergelijking uit de mond van hun minister, namelijk dat de haringstand in de Noordzee thans nog maar 40 % bedraagt van de haringstand in de zestiger jaren, zijn de Britten bovenarms opgesprongen om de noodzaak van verdere beschermingsmaatregelen en een verbod van een eventuele maatjesharingvisserij te wijzigen. De haringstand in de zestiger jaren liet echter eveneens een industriële haringvisserij toe. Voor een visserij voor verbruikersdoeleinden alleen is alleszins thans voldoende haring in de Noordzee. Maar wie zal de pufvisserij hardhandig aanpakken?

Komt er in Nederland ook een soort veterinaire keuringfonds? Inderdaad werd een overheidsbeleid in zake de kwaliteit van de vis in regeringskringen aangekondigd, net als er een landbouwerskwaliteitswet in voorbereiding is. Het ene zou niet gaan zonder het andere. Wij in België weten er ondertussen van te spreken, hoe deze kwaliteitswet, alias viskeuring, weer eens een zoveelste parastatale dienst is, die parasiteert op de kap van het bedrijf en er miljoenen nutteloos aan onttrekt. Zeker niet van aard om de betrokken bedrijven meer competitief te maken. Deze kwaliteitswet zal ook in Nederland wel een vette kaas worden, waarin een kaste van staatsambtenaren zullen gekaseerd worden.

Volgens de heer Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond zou in het eerste kwartaal 1982 slechts 6 duizend ton kabeljauw aangevoerd zijn in Nederland door Nederlandse vissers tegenover 17 duizend ton in 1981. Dit zegt echter niet genoeg als we de cijfers van de andere aangevoerde vissoorten daar niet bij krijgen, aldus onder meer van een langere haringkampagne, of ook nog misschien de cijfers van eventuele aanvoeren door Nederlandse vaartuigen in het buitenland en buiten de markt. Zonder te willen beweren dat de heer Hoekstra, ten voordele van zijn betoog, cijfers manipuleert, kan men toch, volgens de benadering, cijfers of statistieken alles doen zeggen.

CANADA

Ter gelegenheid van het bezoek van de Franse eerste-minister P. Mauroy aan Canada, werd er zo weinig mogelijk gesproken over de geschillen die beide landen verdelen in verband met de 200 mijls-zone die Frankrijk opeist voor de eilanden St.-Pierre en Miquelon, die voor de Canadese kusten liggen. Hieraan zou inderdaad in juni van dit jaar een bijzondere bijeenkomst tussen beide landen gewijd worden.

Tot nog toe heeft Canada wel de territoriale 12-mijlszone erkend voor de Franse eilanden St.-Pierre et Miquelon en die voor de Golf van de St.-Laurentstroom en voor het schiereiland Burin op Nieuw-Zeeland. De ongeveer 6 duizend eilandbewoners zijn voor Canada geen 200-mijlszone waard, waardoor een aardig stuk van de eigen Canadese 200 mijlszone zou overlapt worden. Anderzijds voelen de eilandbewoners zich meer aangetrokken tot Canada dan tot Frankrijk, omdat hun volledige economisch leven op Canada gericht is.

En dat is toch normaal.

NEDERLAND

De Nederlandse nieuwe koter KW. 45 „Anna“ is na de technische proefvaart van uit Harlingen naar de thuishaven IJmuiden gevaren. Het is een vaartuig van om en bij de 40 meter met een Stork hoofdmotor van 2000 Pk. Verder twee hulpmotoren van elk 265 Pk. Verder is het vaartuig uitgerust en voorzien van het meest modern materiaal. In de machinekamer bevindt zich een installatie voor de verwerking van zware olie.

Volgens de voorzitter van de Nederlandse Vissersbond voelen de Nederlandse tongenvissers zich gediskrimineerd ten overstaan van hun collegas uit de partnerlanden vanwege het schrappen van kwota in de Golf van Biskaye en het feit dat de maaswijdte van de tongennetten in de Noordzee hoger ligt, dan deze in het Kanaal en de Ierse Zee. Hier spreekt voor wat de maaswijdte betreft, niet de rede, maar het eigen belang, wat we verkeerd noemen.

In Nederlandse visserijkringen maakt men thans voorbehoud voor de snel aanwassende haringstock waarvan de kabeljauw-, tong- en platvisstand een eerste slachtoffer zal worden. Inderdaad wreeft de haring bij voorkeur de broedeieren weg van deze vissen, zodat dit heel wat kan maken voor de betrokken jaarklassen van kabeljauw en platvis. Dit is volgens ons, eveneens een pleidooi pro-domo, om groter haringkwota toe te kennen. We menen inderdaad dat dit laatste geen kwaad kan, als men maar geen haringvisserij zuiver voor vismeeldoelinden toelaat. Wat is de mening dienaangaande van de biologen?

Aan de Nederlandse Visserij-editie Stuurboord ontleen we dat de Nederlandse Scheepshypotheekbank aan 46 visserijbedrijven, voor in totaal 49 schepen (47 kotters, 1 trawler en 1 visserijfabriekschip) leningen heeft toegekend. Er werd anderzijds bijna geen enkel lening aan de Nederlandse visserijvloot verstrekt door de Nationale Investeringsbank uit Den Haag. Dit zou het gevolg zijn van een negatief advies, inzake de capaciteitsbeheersing, gegeven door de directeur van de Nederlandse visserij, de heer Tienstra. De Belgische reders kunnen langs de NMKN aan betere voorwaarden leningen toegestaan worden.

ALLERLEI

Honderden buitenlandse treilers die langs de Oostkust in de Indonesische wateren vissen, kregen te horen, dat zij tegen het einde van het jaar geen vergunning voor het vissen meer zouden krijgen. Dergelijk verbod werd ook al eens uitgevaardigd als beschermingsmaatregel in de wateren van Java in 1980 en in deze van Sumatra in 1981. Dit verbod werd telkens ingelegd om de eigen visserij die nog op een traditionele manier vist, te beschermen en hen toe te laten betere vangstresultaten te maken, hetgeen dan deze eigen vissers zal in staat stellen zelf te moderniseren.

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

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!