

HET VISSERIJBLAD

Gullevissers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

►

60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

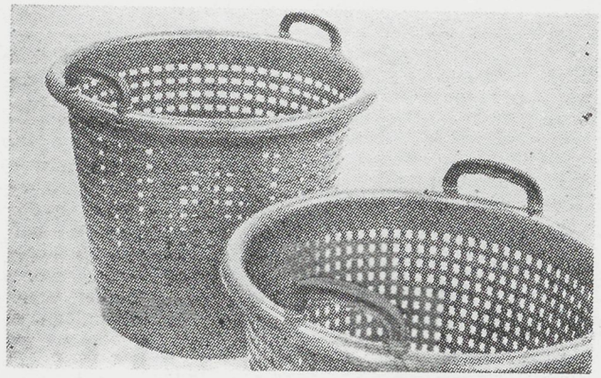
S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

✆ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ✆ (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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
32 09 31

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 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

VOORSTEL TOT VERHOGING VAN BTW OP VIS EN VISPRODUKTEN

De Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België, secretariaat, Vismijn 44, Oostende, stelt een verhoging van de BTW op vis en visprodukten van 6 tot 7 % voor. Dit voorstel wordt door de betrokken Beroepsvereniging als volgt verdedigd :

Tijdens de besprekingen in de schoot van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, in aanwezigheid van de verantwoordelijken van het departement van Volksgezondheid, is altijd vooropgesteld dat de wet op de Veterinaire Keuringen er gekomen is ter bescherming van de verbruikers, en het normaal is dat de kosten eraan verbonden aan de verbruikers doorgerekend worden.

Wij stellen vast dat :

1. het praktisch onmogelijk is deze kosten in de prijzen te verrekenen gezien zij bestaan uit een deel berekend per kilo, en een deel voor toezicht in de bedrijven, zodat zij dus ten laste van de handel vallen.
2. de uitvoer, die een belangrijk deel van de vishandel uitmaakt, en zonder dewelke onze visserij veroordeeld is (in 1981 voor meer dan 2 miljard) eerder gediscrimineerd wordt ten overstaan van de buitenlandse bedrijven, waar deze keurrechten niet bestaan.

De Wet op de Veterinaire Keuringen heeft reeds tot heel wat moeilijkheden aanleiding gegeven, zozeer dat reeds een Koninklijk Besluit door de Raad van State is vernietigd. En nog is een proces aanhangig.

Een der gevolgen is dat de reders miljoenen schuld hebben aan het Fonds voor Veterinaire Keuringen, schuld die zij onmogelijk kunnen betalen. Ook de Stad Oostende bevindt zich als gevolg daarvan in moeilijkheden.

Ten einde voor al deze problemen een eenvoudige oplossing te bekomen, welke voor alle partijen een enorme financiële ontlasting zou medebrengen, en in de geest van de Wet, stellen wij voor de BTW te verhogen met 1 %.

Daardoor zouden de lasten werkelijk door de verbruikers betaald worden, en de uitvoer geen moeilijkheden meer ondervinden ten overstaan van andere exporterende landen.

Ter verduidelijking hiernavolgende berekening, gebaseerd op de gegevens van 1981, afkomstig van de statistieken van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij.

AANVOER		1.8998.836.051	
INVOER	11.733.999.000		
(1)	– 1.989.262.000	9.744.737.000	11.643.573.051
UITVOER	3.317.641.000		
(1)	– 315.585.000		– 2.002.056.000

Bedrag waarop BTW verschuldigd is 9.641.517.051
OF MEEROPBRENGST AAN BTW DOOR 1 % VERHOGING : 96.415.171 fr.
(1) : schaal- en weekdieren waarop BTW van 25 %.

VOORSTEL TOT VERDELING VAN DEZE MEERWAARDE

De Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België stelt volgende verdeling van de geïnde meerwaarde aan BTW voor :

1/2 voor Fonds der Veterinaire Keuringen :
dit bedrag dient dan alle kosten in verband met de viskeuring te bevatten : bij aanvoer, bij invoer, en voor sanitair toezicht in de bedrijven.

1/4 voor het Nationaal Comité voor de Vispropaganda :
nu beschikt dit Comité over een schamel budget welke geen ernstige publiciteitscampagne toelaat. Dit zou een welgekomen stimulans betekenen ter stimulering van het verbruik van goedkopere en minder bekende vissoorten.

1/4 voor de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België :
dit bedrag zou hoofdzakelijk aangewend worden ter sanering en modernisering der vismijnen.

Het Rijk zelf, zou een belangrijke meeropbrengst aan BTW bekomen door de meerwaarde bij verkoop aan de verbruiker, gezien hier enkel rekening gehouden is met de BTW aan de bron.

Dat een gedeelte van de verhoging van de BTW zou moeten dienen voor het Fonds der Veterinaire Keuringen is begrijpelijk, vermits het terzelfdertijd de afschaffing van de thans geïnde keurrechten inhoudt. Ook een bepaald aandeel bestemmen voor het Nationaal Comité voor de Vispropaganda is eveneens ten zeerste aangewezen. Het aandeel voor de Beroepsvereniging van de Visgroothandelaars is heel wat delikater, des te meer omdat de aanwending „hoofdzakelijk" zou dienen voor de sanering en modernisering van de vismijnen. We menen dat het woordje „hoofdzakelijk" te onbepaald is en wanneer de Beroepsvereniging der Groothandelaars rechten zou laten gelden op een gedeelte van de meer geïnde BTW, we overtuigd zijn dat ook nog andere verenigingen rechten zullen laten gelden. Anderzijds zien we niet hoe de fiskale wetgeving het mogelijk maakt, bepaalde geïnde fiskale ontvangsten zo maar te gaan verdelen. Fiskale ontvangsten behoren toe aan de ganse gemeenschap en niet aan verenigingen, ook al zijn het beroepsverenigingen. We zijn dan ook overtuigd dat, het niet alleen moeilijk zal zijn een uitzondering te maken voor de BTW-aanslag op vis en visprodukten alleen, met uitsluiting van de andere voedingswaren en deze met 1 % te verhogen, maar dat vooral een verdeling van fiskale ontvangsten, op de leest geschoeid zoals de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België het voorstelt, een moeilijkheid stelt.

We komen hierop een volgende maal uitvoeriger op terug, nadat de Bedrijfsraad daarvoor heden donderdag samengeroepen, hierover zijn zienswijze bekend gemaakt heeft.

DE BEVINDINGEN VAN ONS RIJKSSTATION VOOR DE ZEEVISSERIJ IN 1981

Vanwege het Ministerie van Landbouw, kregen we het aktiviteitsverslag van het Rijksstation voor de Zeevisserij-Oostende over het jaar 1981 toegestuurd.

Een eerste bedenking die wij hierbij moeten maken is wel het spijtig laat verschijnen van dit aktiviteitsverslag dat toch van groot nut is en een overzichtelijke kijk geeft over het uitgebreid werk van dit station.

De opdracht van het Rijksstation voor de Zeevisserij is het biologisch en technisch onderzoek voor de kwantitatieve verbetering van de vangst en arbeidsrationalisatie aan boord van visserijvaartuigen, met studie over de kwalitatieve verbetering van de vangst en met onderzoek in de sektoren handel en visverwerkende nijverheid door de valorisatie van de produktie.

BIOLOGISCH VISSERIJONDERZOEK

Aan de hand van de studie van de pre-rekruteringsfase van jonge kommerciële vissoorten in de kustwateren werden gedurende het voorjaar (van 1981) grote dichtheden van sprot en 0-jarige schar genoteerd. De densiteiten van de overige species waren normaal. Tijdens het najaar werden hoge densiteiten van 0-jarige schol (pladijs) en 1-jarige schar waargenomen. De dichtheden van de overige soorten waren opnieuw normaal.

De biomassa's van tong en pladijs uit de Noordzee, het Engels Kanaal, de Keltische Zee en de Ierse Zee en van kabeljauw, wijting en schelvis uit de Noordzee werden opnieuw bepaald. De voornaamste besluiten zijn als volgt:

1) de paaipopulatie van de Noordzeetong vertoonde in 1981 de laagste dichtheid van de laatste twintig jaar.
2) voor pladijs uit de Noordzee en tong uit de Keltische Zee en de Ierse Zee werden biomassa's bekomen, die weinig verschilden met de vorige jaren.
3) de biomassa van kabeljauw uit de Noordzee gaf een stijging ten gevolge van de rekrutering van het sterke broedjaar 1979.

   Verder is in bijna alle gebieden een gunstige tendens waar te nemen door het feit, dat zich in het koude voorjaar van 1979 een massale produktie van visbroed heeft voorgedaan.
4) voor alle uitgebate tongstocks werd opnieuw vastgesteld dat de visserijsterftegraad het hoogst was bij de Noordzeestocks.

Bij de Noordzee pladijsstand bleek de huidige visserijsterftegraad ongeveer 50% boven de evenwichtstoestand gelegen te zijn. Ook in de andere pladijsgebieden lag de berekende visserijsterftegraad beduidend boven de optimale exploitatiegraad. Verder kon zoals in de vorige jaren worden vastgesteld, dat bij de rondvissoorten kabeljauw, wijting en schelvis een te hoge visserijsterftegraad voorkwam.

Door het Rijksstation werden nog studies van de energetische voedselbalans gemaakt, studies over de vooruitzichten van mogelijke vangsten voor 1982 en van de respektievelijke paaibestanden voor 1983 waaruit volgende besluiten konden getrokken worden:

a) bij min of meer gelijkblijvende visserijinspanning in 1982, kunnen verhoogde vangsten van tong uit de Noordzee worden verwacht, dit door de sterk inkomende jaarklassen 1979 en 1980. Ook in de andere tonggebieden mogen toenemende vangsten worden in uitzicht gesteld.
b) voor pladijs uit de Noordzee wijzen de vooruitzichten op stabiele vangsten in 1982.
c) de kabeljauwvangsten kunnen in 1982 een stijging kennen.

Over deze konklusies voor het jaar 1982 moeten wij zelf terug ons voorbehoud maken en verwijzen naar onze inleiding waar wij een bedenking maken over het laattijdig verschijnen van het aktiviteitsverslag 1981. Inderdaad heeft de visserij en hebben de autoriteiten, die eventueel maatregelen voor 1982 moeten nemen, aan de hand van deze besluiten, daar niets aan door een laattijdige publikatie of mededeling.

Ten gerieve van onze lezers melden we nog, dat het betrokken aktiviteitsverslag eveneens een studie bevat over de groei, over selektiviteitsproeven, over de garnalenpopulatie (waarover echter geen konklusies over vooruitzichten, waarvan we ondertussen al uit de praktijk zelf weten, dat er rijke vangsten werden gemaakt), studie van de Noorse kreeftenpopulatie, van de benthale levensgemeenschappen, de verontreiniging van de zee en de zandwinning. Dit sluit dan het eerste deel gaande over het Biologisch Zeevisserijonderzoek.

In het Technisch Zeevisserijonderzoek werden er studies verricht over de netten, de borden, netmaterialen en normalisatiestudies, over de stabiliteit van de maaswijdte van het netwerk, de elektrische visserij, de wrakken, aanpassing en ombouw vaartuigen, arbeidsstudies bij toepassing van nieuwe technieken, brandstofbesparende mogelijkheden in de zeevisserij waaruit het projekt Ovale Borden resulteerde evenals de electromagnetische log en een ekonometer. Verder werden visserijmethoden met staande warrelnetten op tong en de zogezegde wrakvisserij bestudeerd. Ook werd deelgenomen aan werkzaamheden van buitenlandse werkgroepen en werden de vergaderingen van het „Scientific and Technical Committee for Fisheries" bijgewoond.

Wat het Kwaliteitsonderzoek betreft, werden studies verricht over de kwaliteit van verse vis, van de ziekten en parasieten op kommerciële vissoorten, internationale kwaliteitsnormen, enz.

Op Technologisch gebied kregen we een onderzoeksstudie over verse vis en op diepvriesvis, op bereide visgerechten, voorverpakte vis, verpakken van diepvriesvis, over de phenotypering en de B.E.V.-methoden.

Tot slot moeten we de heer Hovaert en zijn medewerkers gelukwensen met de grote aktiviteit in al deze domeinen afgelegd, waarvan de konklusies zeker wel op tijd gediend hebben voor diegenen waarvoor ze bestemd waren, maar waarvan we het echt spijtig vinden, dat de publikatie in de zin van een vulgarisatie via de media, zo lang op zich heeft laten wachten.

In een volgende uitgave zullen we trachten een bijdrage te leveren over het Fysico-Chemisch onderzoek van de lozingsgebieden voor afvalstoffen afkomstig van de Belgische titaandioxyde-produktie in de periode 1976-1980 van de hand van M. Baeteman, R. Gabriels en M. Guns van het Rijksstation, over de Ecologische toestandsbeschrijving van de zandexploitatiegebieden voor de Belgische kust 1977-1980 van de hand van M. Baeteman en over het Fysico-Chemisch onderzoek van het sediment in de twee zandwinningsgebieden langsheen de Belgische Kust-Monitoringsprogramma 1981 van de hand van K. Vandamme.

GAT IN FINANCIERING VAN OOSTERSCHELDEWERKEN

Ondanks een gat van 162 miljoen gulden (2,8 miljard B.fr.), heeft het kabinet Lubbers beslist met de financiering van het Oosterscheldeprojekt door te gaan. Men rekent er aldus mede, dat dit projekt in het jaar van voltooiïng 1986, zo een slordige 8,9 miljard gulden zal kosten (nagenoeg 158 miljard B.fr.) als nu alles naar wens verloopt. Het kabinet zal dus extra geld vrijmaken voor het financieren van de tegenvallers in de Oosterscheldewerken. De dure half-open stormvloedkering wordt dus volgens plan uitgevoerd met extra geld omdat minister Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat anders gedreigd had met de volledige afsluiting van de Oosterschelde indien zij voor de tekorten had moeten instaan met de eigen begroting. Het Nederlandse kabinet heeft dan ook besloten de verantwoordelijkheid voor de werken te aanvaarden en dit ondanks de financiële gevolgen.

Het ter beschikking stellen van extra geld betekent echter dat alle ministers zullen moeten inleveren van hun begroting.

Volgens eerste-minister Lubbers heeft anderzijds de versterking van de dijken in heel het land een voorrang. Volgens het kabinet zouden deze werken in 1990 moeten voltooid zijn, al is het ons inziens nog al gewaagd op zo een lange termijn vooruit te lopen. Men kan voor het ogenblik trouwens ook niet voorzien hoe de financiële middelen van het kabinet of van de toekomstige regeringen tot 1990 zullen evolueren.

Er zou echter wel te praten vallen met de Waterschappen die de werken om de zeedijken op de deltahoogte te brengen zouden voorfinancieren.

Over het al of niet open houden van de Oosterschelde is er anders al heel wat inkt gevloeid en heel wat gebeurd. Ook de milieugroeperingen hebben felle akties ondernomen en druk uitgeoefend om de Oosterschelde open te houden om de fauna en de flora van een groot gebied te redden. Maar ook de mossel- en oesterteelt heeft zich hiervoor geweldig ingezet. De dure halfopen stormvloedkering is anders een geweldig werk die een prachtig staaltje van het kunnen van de Nederlandse waterbouwkundige ingenieuren bewijst, een werk dat men elders zeker niet zou aangedurfd hebben. Het is zoveel als een uitdaging aan de zee, de natuur, de zanderosie, enz., die betrokkenen aanvaard hebben en die hun meesterschap bewijst. Vernoemen we alleen maar het bouwen onder water van de bouwputten die de reusachtige pijlers van 45 meter hoog, echte betonnen gevaarten moeten ontvangen en waar alles tot op de cm. geregeld moet klappen. Zeker weerom een historisch werk waarop onze Noorderburen fier kunnen gaan.

Jaaroverzicht Oostendse vismijn

GROTERE AANVOER WERD DUURDER VERKOCHT IN 1982

Onze sterk geslonken vloot slaagde er in 1982 toch nog in om in totaal 586.036 kg. vis meer aan te voeren. Hierbij moet wel gezegd dat er heel wat schepen van andere havens hebben moeten helpen om zo ver te geraken. Die aanvoer werd bovendien duurder verkocht en kreeg ruim 37 fr. het kg. Zodoende brachten 22.874.978 kg. vis in totaal 860.774.052 fr. op. De aanvoer in 1981 bedroeg 22.288 ton en bracht 750.903.529 fr. op.

In deze totale aanvoer zit er 356.822 kg. garnaal die een lagere gemiddelde prijs kreeg dan verleden jaar. Geen wonder gezien de aanvoer met ruim 150.000 kg. toenam, dat is een stijging met ruim 70% in vergelijking met 1981. De prijs viel terug van 91 naar 58 fr., toch werd 20.827.699 fr. betaald voor deze aanvoer, wat bijna 2,5 miljoen meer is.

De aanvoer van IJslandse soorten is zeer sterk teruggelopen, ook al normaal als we weten dat er zowat gans het jaar maar een drietal schepen deze visserij bedreven. Toch brachten de 1.130.512 kg. nog 54 miljoen 70.792 fr. op. Een gemiddelde prijs dus van 47 fr. hetzij 10 fr. meer dan in 1981 toen de 2.277.356 kg. IJslandvis verkocht werden voor 83.746.763 fr.

N.36 MET HOOGSTE OPBRENGSTCIJFER TE OOSTENDE

De IJslanders hebben het monopolie van de hoogste opbrengst ook te Oostende verloren. De palm voor 1982 gaat naar de N.36 met een opbrengst van 28.194.276 F. Het vaartuig bedreef het ganse jaar de bokkenvisserij en liet de vangst regelmatig per container overbrengen.

Over het algemeen werden door de meeste schepen hogere opbrengsten bereikt dan in 1981, gelukkig maar. De hogere brandstofprijs zal er wel voor gezorgd hebben dat van die meer-opbrengst niet te veel in de beurs van de reder terechtkwam.

Bij de kustvissers geraakte de O.190 aan het hoogste opbrengstcijfer: 4.350.622 fr. Alleen de O.225 van reder Daems geraakte ook nog met de hakken over de 4 miljoen-sloot en besomde 4.003.707 fr. Nog steeds geraken enkele van deze kustvaartuigen aan geen miljoen opbrengst in een gans jaar. De O.32 schiet hier de hoofdvogel af met 521.405 fr. Dit vaartuig kwam in 1982 geen enkele keer met een gehele of gedeeltelijke vangst naar de openbare afslag. Ook een prestatie.

OPBRENGSTEN BIJ VERKOOP IN DE OOSTENDSE VISMIJN

OOSTENDSE VAARTUIGEN

O.26	11.303.744	O.127	15.153.929
O.33	26.896.958	O.128	9.117.466
O.35	10.445.859	O.129	16.137.932
O.81	7.324.912	O.131	8.247.425
O.83	17.185.402	O.134	13.117.137
O.108	1.233.574	O.135	12.437.609
O.114	11.545.527	O.141	15.484.049
O.118	10.640.317	O.168	4.785.426
O.123	15.835.804	O.202	1.271.650
O.206	12.052.215	N.752	10.256.286
O.229	11.685.360	N.788	467.029
O.231	13.294.260		
O.232	11.979.617		
O.243	7.156.801		
O.274	13.553.087		
O.275	13.402.764		
O.279	14.552.244		
O.285	12.422.020		
O.303	13.175.863		
O.306	15.371.941		
O.309	11.873.214		
O.313	3.243.539		
O.315	737.425		
O.317	21.589.765		
O.318	19.663.076		
O.369	14.167.208		
O.518	10.290.557		
O.705	11.670.085		

NIEUWPOORTSE VAARTUIGEN

N.3	18.239.968
N.15	10.342.642
N.36	28.194.276
N.40	1.871.673
N.41	2.019.069
N.45	12.707.398
N.172	1.033.661
N.346	2.212.858
N.597	10.986.198
N.700	416.023
N.706	13.422.941
N.708	11.504.905
N.709	11.816.528
N.719	12.683.318
N.723	5.032.673
N.736	6.491.470
N.738	2.933.885

ZEEBRUGSE VAARTUIGEN

B.5	101.351
Z.14	1.589.631
Z.19	6.334.851
Z.34	12.068.011
Z.38	5.823.755
Z.39	11.393.952
Z.44	894.321
Z.47	431.020
Z.50	2.873.606
Z.53	6.529.730
Z.72	5.923.096
Z.89	1.455.175
Z.92	1.370.731
Z.98	2.482.017
Z.183	22.395.801
Z.189	1.205.662
Z.200	682.709
Z.284	400.128
Z.289	1.789.646
Z.300	1.258.322
Z.319	3.073.422
Z.321	868.954
Z.418	862.880
Z.424	1.145.111
Z.483	9.245.509
Z.499	15.438.464
Z.502	12.610.838
Z.509	189.456
Z.563	1.026.400
Z.569	288.433
Z.578	1.352.223
Z.579	4.823.026
Z.580	1.352.223
Z.583	17.677.498
Z.589	132.045



De gebroeders Verbiest, de nieuwe garnaalkoningen van Oostende.

OPBRENGSTEN VAN KUSTVISSERS-VAARTUIGEN

O.20	765.614	O.225	4.219.306
O.23	2.695.258	O.260	1.738.019
O.32	521.405	O.455	2.663.216
O.77	1.060.197	O.468	1.569.997
O.100	2.583.536	O.470	874.191
O.101	3.349.314	O.473	1.055.805
O.104	1.789.631	O.481	2.517.520
O.110	3.219.807	O.491	2.119.206
O.111	818.243	O.520	1.289.970
O.116	3.089.364	O.538	1.860.010
O.142	2.774.220	N.551	324.678
O.148	3.671.585	O.552	1.394.387
O.150	1.120.671	O.555	1.831.546
O.184	1.351.815	O.599	1.336.290
O.190	4.350.622	O.737	1.380.780
O.192	1.044.109		**58.643.293**

„HET VISSERIJBLAD"

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

RECORDJAAR IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Zeebrugge heeft de reputatie van de voornaamste Belgische vissershaven nog maar eens kracht bij gezet met werkelijk schitterende cijfers in het voorbije jaar. Zowel naar aanvoer als naar opbrengst werden hogere cijfers opgetekend zodat de afscheiding met Oostende nog grotere afmetingen heeft aangenomen. In 1982 werden in de vissershaven aan de Oostkust 16 miljoen 215.735 kg. vis aangevoerd en dat was goed voor een totale omzet van 1 miljard 236.580.475 fr. Naar aanvoer betekent dat een stijging van 1 miljoen 200.799 kg. en naar opbrengst een verhoging van 193,5 miljoen fr. Niettegenstaande deze abondante aanvoer werd toch, gemiddeld dan, nog méér betaald in 1982 dan het voorgaande jaar. In 1981 bedroeg de gemiddelde prijs per kg. slechts 69,46 fr. tegenover 76,26 fr. in 1982.

De aanvoer van Zeebrugge is vooral toegespitst op de aanvoer van fijnere, dus duurdere vissoorten zoals daar zijn tong, tarbot, griet, langoestines, enz. Voor wat de tong betreft dient een verhoogde aanvoer opgetekend van ongeveer 184 ton. In 1981 werd 2.296 ton tong aangevoerd maar in het afgelopen jaar voerden de Zeebrugse vissers 2.480 ton aan. Die ruime aanvoer leidde wel tot een daling van de gemiddelde prijs, met name van 6 fr. maar het totale omzetcijfer daalde dan wel van 633 miljoen fr. naar 561 miljoen fr. Naast meer tong kenden ook andere soorten als garnaal en vooral pladijs een gevoelige stijging. Pladijs is te Zeebrugge trouwens de meest aangevoerde vissoort want in 1982 werden 4.833 ton aangevoerd, hetgeen een verhoging betekent van 755 ton t.a.v. het voorgaande jaar toen 4.058 ton werden aangevoerd. Niettemin ging de gemiddelde prijs toch gevoelig de hoogte in want waar in 1981 nog 26,38 fr. het kg. werd betaald steeg dit nu tot 33,60 fr. Dat had natuurlijk een invloed op de totale omzet van pladijs die steeg van 107 miljoen naar 162 miljoen fr. in 1982.

Kabeljauw is een vissoort die een merkwaardige evolutie kende. Niettegenstaande de aanvoer voelbaar daalde – van 2.164 ton in 1981 naar 1.677 ton in 1982 – werd toch een verhoogde jaaromzet opgetekend. In 1981 werd voor 75 miljoen fr. kabeljauw verkocht in de Zeebrugse vismijn terwijl dat cijfer in 1982 steeg tot 82 miljoen. Dat is te wijten aan de doorgaans zeer goede prijzen die voor die vissoort werden opgetekend waardoor de gemiddelde prijs ging oplopen van 35 fr. in 1981 naar bijna 50 fr. in 1982.

Langoestines werden ook al in mindere mate aangevoerd. Waar de produktie in 1981 nog 528 ton bedroeg daalde dit cijfer in het voorbije jaar tot 437 ton, een mindere aanvoer dus van 91 ton. Toch daalde de opbrengst slechts met 2 miljoen – met name van 59 miljoen naar 57 miljoen – omdat gemiddeld een hogere prijs werd betaald. Daar waar de kopers in 1981 even beneden de 112 fr. het kg. betaalden steeg die prijs nu tot even boven de 136 fr. het kg. De gemiddelde prijs steeg dus met iets méér dan 18 fr.

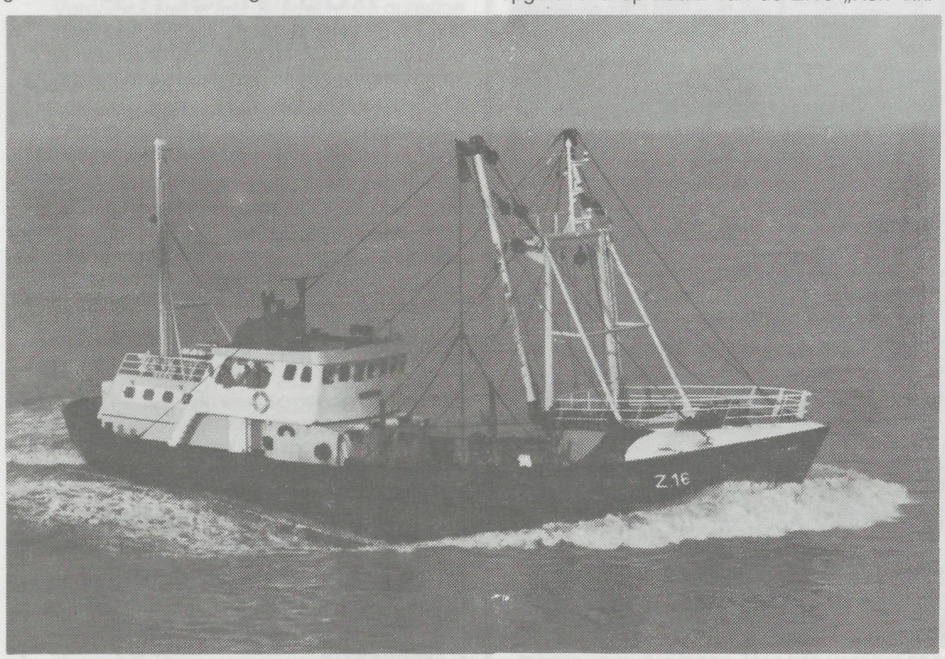
En tenslotte was er nog garnaal! Waar in 1981 ongeveer 568 ton werd aangevoerd steeg dit cijfer in 1982 tot 965 ton; een ontstellende verhoging dus maar het is wel zo dat naar het jaareinde toe in de drie aanvoerhavens zeer ruime vangsten werden aangevoerd. De gemiddelde prijs kreeg door die abondante vangsten natuurlijk een dreun te verduren. Waar in 1981 nog ruim 88 fr. het kg. werd betaald daalde dit in 1982 tot net boven de 70 fr. Een daling dus van iets meer dan 17,50 fr. het kg. Niettemin ging de totale aanvoerwaarde door de zeer grote aanvoer stijgen van 50 miljoen in 1981 naar 68 miljoen in 1982.

Om te besluiten nog één vaststelling: in 1982 moest in totaal slechts 611.896 kg. vis naar het visbeluik verwezen worden en dat is dan ongeveer 400.000 kg. minder dan in 1981.

ENKELE TOPPERS

In het afgelopen jaar werd de hoogste jaaromzet opgetekend op naam van de Z.16 „Kon Tiki" van de rederij „Kon Tiki". Dit vaartuig loste in totaal 22 vangsten en liet hiervoor een jaaromzet van 31 miljoen 490.593 fr. optekenen. Zeer dicht in de buurt zit de Z.84 „De Klauwaert" van de gelijknamige rederij met 30 miljoen 216.205 fr. en de Z.92 „Lundy Gannet" van de Rederij Flitser met 30 miljoen 269.203 fr. De hoogste opbrengst per verkoop kwam in 1982 op naam van de Z.105 „Atlas" van de rederij Atlas die op 30 maart een opbrengst van 3 miljoen 365.298 fr. liet optekenen.

Bij de kustvissers komt de Z.586 „Mermaid" van reder D'Hondt Louis als primus uit de bus. Dit vaartuig boekte in 153 vangsten een totale vangst van 61.390 kg. garnaal en dat was goed voor een jaaromzet van 4 miljoen 967.641, abstractie gemaakt van de vis die ook door dit vaartuig werd aangevoerd. Puur bekeken op het aanvoergewicht van garnaal komt de Z.300 „Veerman" van de Rederij Veerman op de eerste plaats te staan want dit vaartuig haalde in 85 vangsten 74.671 kg.



De Z.16 „Kon Tiki" lukte de hoogste jaaropbrengst in de Zeebrugse vismijn.

OPBRENGSTEN BIJ VERKOOP IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Nr. vaartuig	Aantal vangsten	Bruto-besomming
B.5	18	23.697.172
Z.12	39	6.603.571
Z.14	16	21.785.403
Z.16	22	31.490.593
Z.19	13	13.610.607
Z.27	19	24.607.782
Z.30	22	23.611.405
Z.39	7	10.294.774
Z.40	12	4.658.785
Z.41	9	3.026.973
Z.42	6	4.970.424
Z.43	22	24.598.667
Z.44	20	23.576.634
Z.47	20	24.482.188
Z.50	5	5.307.982
Z.53	16	20.172.091
Z.55	40	6.558.725
Z.60	13	21.358.940
N.15	6	10.919.245
Z.72	2	1.320.040
Z.84	23	30.216.205
Z.89	13	15.098.613
Z.92	18	30.269.203
Z.98	19	24.946.110
Z.99	19	25.099.767
Z.105	10	17.964.326
Z.126	20	18.112.492
Z.128	7	2.943.833
Z.161	8	7.669.491
Z.162	15	31.144.070
Z.176	18	13.496.961
Z.181	22	10.683.860
Z.186	16	29.387.066
Z.189	17	14.669.494
Z.196	23	24.401.003
Z.198	4	2.134.749
Z.200	16	14.688.604
Z.201	35	2.679.976
Z.209	20	8.619.281
Z.284	3	4.143.470
Z.289	17	24.273.745
Z.296	22	24.738.539
Z.300	15	4.730.478
Z.307	25	12.543.057

Z.313	13	12.816.306
Z.315	3	2.296.790
Z.319	7	6.180.775
Z.321	22	12.134.384
Z.324	20	19.229.387
Z.331	17	14.034.624
Z.400	11	233.455
Z.402	24	9.033.681
Z.403	25	1.728.985
O.231	3	5.137.594
Z.408	20	7.647.783
Z.418	11	10.369.544
Z.424	18	13.071.047
Z.427	22	5.630.603
Z.431	16	10.061.566
Z.437	7	561.073
Z.462	22	16.362.888
Z.465	18	8.623.755
Z.471	30	2.380.496
Z.472	30	2.380.496
Z.474	12	2.376.924
Z.483	11	8.148.815
Z.484	19	12.770.328
Z.492	21	9.795.837
Z.494	4	102.829
Z.497	3	1.530.139
Z.500	13	2.472.135
Z.501	25	1.728.985
Z.506	23	24.979.872
Z.507	23	12.090.238
Z.509	16	8.282.269
Z.510	25	15.027.278
Z.512	27	6.938.110
Z.519	18	16.742.802
Z.525	20	6.700.670
Z.526	19	18.947.450
Z.533	25	7.785.521
Z.548	18	794.528
Z.554	29	2.306.153
Z.559	25	13.706.931
Z.560	45	4.558.506
Z.563	19	7.110.671
Z.564	18	10.602.131
Z.568	22	7.107.802
Z.569	20	7.473.543
Z.571	6	7.035.886
Z.573	24	11.447.598
Z.574	1	438.550
Z.576	19	16.165.992
Z.578	45	5.805.785
Z.580	41	5.275.602
Z.582	24	8.382.674
Z.584	19	15.953.898
Z.589	14	10.119.290
Z.596	19	11.137.272
Z.601	31	2.527.731

ZEEBRUGSE GARNAALVAARTUIGEN

(1)	(2)	(3)	(4)
Z.184	40	8.116	968.771
Z.201	51	12.426	1.026.016
Z.300	85	74.671	4.382.799
Z.400	136	53.246	4.865.655
Z.403	89	32.452	2.668.874
Z.430	154	53.996	3.932.089
Z.437	112	35.695	2.832.509
Z.445	143	42.694	3.263.881
Z.447	142	44.594	3.249.154
Z.471	79	29.701	2.751.849
Z.472	76	31.084	2.257.324
Z.473	56	11.210	1.040.086
Z.474	71	37.109	1.753.049
Z.494	155	68.545	4.640.694
Z.500	110	55.120	3.871.062
Z.501	101	45.230	3.058.846
Z.536	145	69.488	4.552.775
Z.548	123	48.095	3.725.654
Z.553	149	49.957	3.687.203
Z.554	105	40.222	3.513.462
Z.586	153	61.390	5.021.678
Z.601	72	43.843	2.321.365

(1) Vaartuig
(2) Aantal vangsten
(3) Kg. garnaal
(4) Globale besomming (met inbegrip van vis)

JAAROVERZICHT NIEUWPOORTSE VISMIJN

Aanvoer en opbrengst daalden in 1982

Overwegende dat gedurende het dienstjaar 1981 2.370.992 kg. vis voor een brutowaarde van 98.897.709 fr. werd aangevoerd, mocht verwacht worden dat er zich een recessie zou voordoen in 1982.

De achteruitgang is aan tal van oorzaken te wijten, zoals overvloedig stormweer die de kleine vaartuigen verplichtte in de haven te blijven, motorpech, krukasbreuk, het veilen door Nieuwpoortse vaartuigen in andere havens, enz.

Voor wat het dienstjaar 1982 betreft werd uiteindelijk als verkoopcijfer het bedrag van 81.259.316 fr. geboekt.

Volgende tabellen geven een duidelijk overzicht van de evolutie der aangevoerde soorten en hun verkoopwaarde.

De mijnrechten aan 3% brachten 2.438.171 fr. op.

(Vervolg op blz. 6)



De Nieuwpoortse vismijn 1982 gaf helaas niet zo'n beste resultaten.

(Vervolg van blz. 5)

AANVOER IN KGR.	1981	1982	
– Bodemvis	2.058.361 Kg.	1.187.871 Kg. = min	870.490 Kg.
– Garnaal	35.859 Kg.	87.414 Kg. = meer	51.555 Kg.
– Haring	276.772 Kg.	193.889 Kg. = min	82.883 Kg.
Totaal:	**2.370.992 Kg.**	**1.469.174 Kg. = min**	**901.818 Kg.**

OPBRENGST IN WAARDE	1981	1982	
– Bodemvis	93.407.188 Fr.	73.792.676 Fr. = min	19.614.512 Fr.
– Garnaal	3.831.853 Fr.	5.213.813 Fr. = meer	1.381.960 Fr.
– Haring	1.658.668 Fr.	2.252.827 Fr. = meer	594.159 Fr.
Totaal	**98.897.709 Fr.**	**81.259.316 Fr. = min**	**17.638.393 Fr.**

BESCHOUWINGEN

Er werden in 1982 870.490 Kg. vis minder aangevoerd dan in 1981, dit voor een mindere bruto-waarde van 19.614.512 fr. De aanvoer van garnaal steeg evenwel met 51.555 Kg. en gaf een meeropbrengst van 1.381.960 Fr. Er werd 82.883 Kg. haring minder aangevoerd maar meerdere vangsten kregen een lonende prijs zodat de bruto-besomming steeg met 594.159 Fr.

Een gemiddelde prijsberekening der bodemvis bepalen heeft geen zin en is absoluut geen waarheidsgetrouwe weergave der realiteit. Onmogelijk kan een vergelijking gemaakt worden tussen de aanvoerwaarde van tong, *tarbot en staartvis tegenover deze van wijting en pladijs.*

Het gamma der verschillende aangevoerde soorten en de bekomen prijsnoteringen kennen een te grote uiteenlopende afwijking. De minder aanvoer van vis is hoofdzakelijk te wijten aan het verdwijnen uit Nieuwpoort van de N.15 „De Kottens" die gedurende het dienstjaar 1982 zo maar even voor 13.314.516 Fr. minder verkocht in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort. Ook aan de N.470 „Serge", die aan een Oostendse reder werd overgelaten, bracht 2.381.101 Fr. minder op. Eveneens werd de N.579 „Karine" stilgelegd en besomde zodoende ong. 1.500.000 Fr. minder dan in 1981. Tevens hebben tal van Nieuwpoortse reders hun eigen thuishaven verloochend en er de voorkeur aan gegeven hun vangst in een andere haven te veilen.

Voor de garnaal werd het een echt recordjaar wat aanvoer en besommingen betreft. Er mag gezegd worden dat de garnaalvisserij gedurende het dienstjaar 1982 heel lonend is geweest. Zo werd 87.414 Kg. garnaal verkocht voor een bruto-opbrengst van 5.213.813 Fr. Er werd 51.555 Kg. meer garnaal aangevoerd dan gedurende het jaar 1981, toen er slechts 35.859 Kg. werd aangevoerd, doch de gemiddelde jaarprijs per Kg. daalde en bedroeg in 1982 59,65 Fr. tegenover 106,86 Fr. in 1981. Die prijsvermindering werd in de hand gewerkt door de enorme aanvoer van garnaal in de andere havens, evenals in Nederland. Dit jaar mocht ook de haringvisserij bedreven worden. Aldus werden 193.889 Kg. haring verkocht voor de som van 2.252.827 Fr. Het betekende een mindere aanvoer van 82.883 Kg.

RESULTAAT

T.a.v. 1981, doch een hogere opbrengst van 594.159 Fr. Het haringseizoen werd voor de vaartuigen die deze visserij voortdurend bedreven een groot succes en steeds werden, voor ijle haring, prijzen genoteerd die tussen de 11 en de 16 Fr. lagen. Zo werd dit jaar geen enkel Kg. haring tegen de interventiewaarde naar de vismeel verwezen. Op sprot mag er wel gevist worden, doch opnieuw werd deze soort niet meer aangevoerd, gezien er weinig commerciële belangstelling voor dit produkt bestaat.

VLOOTEVOLUTIE

Al werd de N.579 „Karine" van Bekaert Rosa stilgelegd, verhuisde de N.470 naar Oostende en de N.15 „De Kottens" naar Zeebrugge, hetgeen natuurlijk een ferme klap betekent voor de Nieuwpoortse vismijn, dan werden in 1982 toch twee nieuwe reders verwelkomd. Al ging het niet direkt om nieuwe aanwinsten voor de vloot, toch bleven de vaartuigen in Nieuwpoort. De N.590 „Horizon" werd volle eigendom van Desaever Gilbert en de N.349 „Blauwe Distel" veranderde van eigenaar en van naam. Dit vaartuig was eigendom van wijlen Calcoen Marcel en is thans eigendom van Kiekens Noël-Byloo; het werd de N.349 „De Lady". Eveneens werd de Z.40 nu de N.40, eigendom van de Rederij Ravelingen en de Z.41 werd de N.41, eigendom van de P.V.B.A. Gerard - Everaert.

Dit alles resulteert in de vaststelling dat de Nieuwpoortse vissersvloot zich *op 30 eenheden handhaaft.*

Alle hoop wordt nu op Calcoen Roger gesteld die bezig is met het bouwen van de N.52 „De Kottens II". Dit vaartuig is een specifiek kustvaartuig en kan in de toekomst een stimulans zijn om opnieuw de Nieuwpoortse vismijn te doen floreren.

OPBRENGSTEN BIJ VERKOOP IN DE NIEUWPOORTSE VISMIJN

NIEUWPOORTSE VAARTUIGEN	
N.15	8.467.598
N.22	4.226.813
N.45	603.402
N.88	4.186.730
N.106	434.808
N.172	5.692.234
N.211	2.816.555
N.346	3.643.952
N.349	2.110.254
N.470	1.885.411
N.551	3.164.646
N.575	7.269.095
N.579	281.317
N.590	5.429.752
N.597	702.727
N.700	2.630.209
N.708	191.224
N.709	204.485
N.710	6.420.847
N.720	5.868.193
N.723	3.649.607
N.736	1.018.543
N.738	3.419.906
N.752	67.320
N.782	1.323.799
N.788	3.226.994
	78.936.421

OOSTENDSE VAARTUIGEN	
O.184	155.784
O.260	10.005
O.555	19.272
O.599	5.656
	190.717

ZEEBRUGSE VAARTUIGEN	
Z.474	371.850
Z.512	1.106.121
Z.525	654.207
	2.132.178

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

s.v. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers 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.

Enerzijds 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

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

► Schipper van „Pelagus" een maand geschorst

► Geen beroepsfouten aan boord van „Tornado"

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft de Raad twee dramatische scheepsrampen behandeld en afgewerkt waarbij niet minder dan negen slachtoffers te betreuren vielen. Vier mensenlevens – twee vissers en twee mensen van de IJslandse reddingdienst – gingen verloren met de scheepsramp van de O.202 „Pelagus" die vastliep op de IJslandse kust en zonk en vijf vissers uit de Oosthoek verloren het leven ingevolge de scheepsramp met de Z.180 „Tornado". Beide scheepsrampen deden zich voor in een tijdsbestek van amper twee maanden. In de voornoemde gevallen heeft de Onderzoeksraad gisteren een beslissing getroffen. Schipper Gustaaf Brys van de O.202 „Pelagus" werd geschorst voor een periode van een maand terwijl de Raad van oordeel is dat inzake het vergaan van de Z.180 „Tornado" geen beroepsfouten werden begaan.

HET STRANDEN VAN DE O.202 „PELAGUS"

Zoals gezegd werd schipper Gustaaf Brys veroordeeld tot één maand schorsing van zijn schippersbrevet. Na voorlezing van de uitspraak onderstreepte voorzitter Vandercruyssen dat betrokken schipper er in feite nog goedkoop van af komt omdat rekening werd gehouden met enkele verzachtende omstandigheden maar, zo zegt de voorzitter, voor gelijkaardige gevallen wordt bijvoorbeeld voor de Krijgsraad een veel strengere straf uitgesproken. Het optreden van schipper Brys wordt in twee schuifjes verdeeld. Er zijn de uren die verliepen tussen het uitvallen van de scheepsmotor door ontploffing en het eigenlijk vastlopen. Toen was de houding van de schipper soms onbegrijpelijk. Nadien echter, eenmaal het schip honkvast zat op de kust van Vestmanaeyar, heeft de schipper zich zeer korrekt gedragen. Hij kan toch niet tot het bittere einde op het schip blijven want, zo zegt de voorzitter, dan zou dat pure zelfmoord zijn geweest. Die voorbeeldige houding na de stranding werd dus als een verzachtende omstandigheid aangezien en daarom blijft de schorsing tot één maand beperkt.

Omwille van de belangrijkheid van die uitspraak geven wij onderstaand de slotkonklusies weer die door de raad worden geformuleerd :

Schipper Gustaaf Brys is voor en tijdens het vergaan van zijn vaartuig in de uitoefening van zijn beroepsplichten tekort geschoten door te handelen in strijd met het goede zeemansgebruik en de wettelijke bepalingen.

Het feit dat een te groot aantal uren is verlopen eer er sleephulp werd overwogen, het aanlopen van een hem onbekende haven tegen het advies in van de plaatselijke loods en zonder assistentie terwijl die later te verkrijgen was, het niet in gereedheid hebben gebracht van het anker, het te laat hulp hebben aangevraagd toen de sleep gebroken was en het niet als laatste van de bemanningsleden die op de bak waren het schip te hebben verlaten moeten als inbreuken op het goed zeemansschap en op de van kracht zijnde wetten worden aangezien. Deze dienen bijgevolg bestraft te worden.

Er kan wel rekening gehouden worden met verzachtende omstandigheden in hoofde van de schipper gezien de dramatische omstandigheden, een ongelukkige samenloop van omstandigheden en het feit dat hij persoonlijk gekwetst was.

De Raad wenst te onderlijnen dat :

1) Bij voorvallen die de navigatie en de veiligheid van schip en opvarenden betreffen dient een gezagvoerder onmiddellijk zelf en alleen te beslissen welke maatregelen dienen genomen te worden en hoeft hij geen bevelen te ontvangen van de reder die dikwijls honderden kilometer van de plaats van het gebeuren verwijderd is, de toestand ter plekke niet kan beoordelen en dikwijls minder bevoegd is dan de schipper zelf.
2) Wanneer een vaartuig in een gevaarssituatie verkeert dient onmiddellijk sleephulp te worden aangevraagd. Financiële overwegingen in verband met sleep- en reddingkosten mogen niet opwegen tegen eventueel gevaar voor de veiligheid van de bemanning.
3) Ankers moeten steeds bedrijfsklaar zijn en onmiddellijk kunnen gebruikt worden. De betrokken reders en schippers en de bevoegde overheden moeten er op toezien dat deze voorwaarden steeds vervuld zijn. Daar waar het technisch uitvoerbaar is moeten schepen uitgerust zijn met een afzonderlijke ankerlier. De schippers worden er op gewezen dat het anker het beste middel is om afdrijven tegen te gaan en het vaartuig aldus te behouden. Wanneer er gevaar voor stranding bestaat moet het anker onmiddellijk worden gebruikt en mag men niet wachten tot het allerlaatste ogenblik.
4) Bij reddingsoperaties dienen de schippers effectief de leiding op zich te nemen en alles in het werk te stellen om eerst de bemanning en indien mogelijk ook het vaartuig te redden. Vermits zij de meest onderlegde persoon zijn aan boord en meestal ook over de meeste ervaring beschikken zijn zij de aangewezen persoon om voor de veiligheid van hun medeopvarenden te zorgen.

Er wordt hulde gebracht aan de nagedachtenis van matroos Maes Patrick en scheepsjongen Stevelinck Gilbert, twee jonge vissers die in deze ramp helaas het leven hebben verloren. Er wordt ook hulde gebracht aan de moed en zelfopoffering van de vrijwillige reddingdienst op de Vestmanneilanden die in hun heroïsche poging om al de overblijvende bemanningsleden te redden, helaas zelf twee mensenlevens te betreuren hebben. Meer bepaald dient gedacht te worden aan dokter Vikingson en de heer Orlasson die in deze ramp helaas zelf hebben verloren.

VIJF SLACHTOFFERS NA HET VERGAAN VAN DE Z.180 „TORNADO"

Er wordt eveneens een vonnis geveld inzake het vergaan van de Z.180 „Tornado" ingevolge een nooit opgehelderde oorzaak. De feiten deden zich voor op 19 november 1981 ter hoogte van de kust van Cornwall maar er vielen dan wel vijf slachtoffers te betreuren en, korte tijd na het zinken, werd alleen het stoffelijk overschot gevonden van de schipper-eigenaar François De Vooght. Nopens de omstandigheden van die scheepsramp kon nooit enige klaarheid verkregen worden maar de Raad is wel van oordeel dat dient aangenomen te worden dat de „Tornado" is gezonken ingevolge een aanvaring en onmiddellijk in de diepte is verdwenen zodat de bemanningsleden de tijd niet meer kregen het schip te verlaten. Ook het feit dat slechts het stoffelijk overschot van de schipper werd terug gevonden wijst in die richting. Het blijkt immers dat de schipper de gewoonte had in die streken zelf in de scheepsbrug te staan. Vermoedelijk bevonden de andere bemanningsleden zich beneden-deks.

Verder staat in de beslissing het volgende te lezen :

Vermits er in bepaalde kringen zware vermoedens bestonden dat de Z.180 zou overvaren zijn door een schip genaamd „La Cordillera" en deze aantijgingen ook in verschillende week- en dagbladen werden overgenomen heeft het Rijkskommissariaat bij de Engelse overheden aangedrongen op bijkomende informatie.

Uit de verder bekomen gegevens kan het volgende worden afgeleid. De „Cordillera" is een bulk carrier van 25.552 bruto welke gecharterd is door „Gear Bulk Lmt" uit Londen. Het vaartuig heeft een zwarte romp met een witte opbouw achteraan op het schip. Op de zijde staat in witte letters het woord „Gearbulk" geschilderd.

Uit de verklaringen van de gezagvoerder en de gegevens van het logboek kan het volgende opgemaakt worden :

De „La Cordillera" was op weg van Durban in S. Afrika naar Bristol waar het op 20 november 1982 om middernacht is aangekomen.

Het logboek van het schip vermeldt dat het op de 19 november 1981 om 9h44 GMT een noordelijke koers heeft gestuurd in de lane voor noordgaand verkeer van het verkeersscheidingsstelsel ter hoogte van de Longships. Om 11h00 GMT was het schip aan het noordelijk uiteinde van dit stelsel en heeft dan een koers van 41° gestuurd op weg naar Bristol.

Op dat ogenblik, dus om 11h00 GMT was het schip 11 mijl verwijderd van de plaats waar de Z.180 is gezonken. Deze plaats ligt wel op de koers die de „La Cordillera" op dat ogenblik volgde. Het vaartuig heeft een gemiddelde snelheid van 14 zeemijl. Gelet op zijn positie om 11h00 GMT moet het dus omstreeks 11h45 GMT elf mijl verder zijn geweest, met andere woorden op de plaats waar de Z.180 is gezonken.

Om 14h10 GMT werd aan boord van de „La Cordillera" het SOS van Lands End radio ontvangen, dat er een visserschip gezonken was in de reeds opgegeven positie. De gezagvoerder besliste niet mede te werken aan de opzoekingen omdat zijn schip toen ongeveer 30 zeemijl van de plaats van het gebeuren verwijderd was, wat klopt met de gegevens van het logboek en de afstand die het schip tussen 11h00 GMT en 14h10 GMT had afgelegd.

De schipper van de „Girl Patricia" heeft volgens zijn verklaringen toen hij de wrakstukken van de „Tornado" opmerkte, onmiddellijk Lands End radio opgeroepen. Uit het logboek van dat radiostation blijkt dat dit om 13h47 GMT was. Het was op dat ogenblik dat de schipper van de „Girl Patricia" wrakstukken zag bovenkomen, zodat hij terecht oordeelde dat „korte tijd voordien" het vaartuig moet zijn gezonken. Indien de „Torna-

(Vervolg op blz. 9)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

2/52(T) Nieuwpoort. – Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 – 1982.

Gedurende de periode van 31 januari tot en met 11 februari 1983 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de midden sector, als volgt :

— week van 31 tot 4 februari 1983 : op woensdag 2 en donderdag 3 februari 1983.

— week van 7 tot 11 februari 1983 : geen schietoefeningen.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. – 7-1-83).

NEDERLAND

2/53 Westerschelde – Schaar van de Noord. Betonning verlegd. Diepte.

1. Verplaatsen naar :
   a. 51°23'01"N – 4°10'45"E (± 125 m NW) groene ton SvN 3;
   b. 51°23'11"N – 4°11'34"E (± 60 m SSW) groene ton SvN 5;
   c. 51°23'13"N – 4°11'53"E (± 100 m N) groene ton SvN 7;
   d. 51°23'08"N – 4°12'12"E (± 75 m N) groene ton SvN 9;
   e. 51°23'01"N – 4°12'37"E (± 200 m N) groene drijfbaken SvN 11;
   f. 51°23'09"N – 4°10'57"E (± 300 m W) rode ton SvN 4;
   g. 51°23'16"N – 4°11'54"E (± 100 m N) rood drijfbaken SvN 6;
   h. 51°23'12"N – 4°12'15"E (± 140 m N) rode ton SvN 8;
   i. 51°23'08"N – 4°12'39"E (± 200 m N) E-card. boei PvR- SvN .
2. Op 51°23'09"N – 4°11'15"E aanbrengen een groen drijfbaken „SvN 3A".
3. De minste diepte in de „Schaar van de Noord", in dm bij gem. LLWS, bedraagt :
   Middenvaarwaters 15
   Spitsetonskant 11
   Stompetonskant 14
   (Zie Belg. krtn. 103 en 104/07).

(Ned. B.a.Z. 4573 - 1982)

2/54 Westerschelde. – Straatje van Willem. Tonnen verlegd.

Vorig B.a.Z. : 24/147 - 1982.

Verplaatsen naar :

a. 51°22'05"N – 3°52'12"E (± 220 m ESE) rode sparboei E 8;

b. 51°22'06"N – 3°52'40"E (± 100 m S) W-card. boei E-SW.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/10).

(Ned. B.a.Z.) 4574 - 1982)

2/55 Westerschelde. – Zuidergat. Betonning gewijzigd.

1. Verplaatsen naar :
   a. 51°22'17"N – 04°4'15"E (± 300 m WNW) groene lichtboei 61;
   b. 51°22'21"N – 4°05'07"E (± 75 m NNE) rode lichtboei 54.
2. Op ± 51°22,3'N – 4°04,0'E schrappen de groene ton 59B.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/08).

(Ned. B.a.Z. 4689 - 1982).

2/56 Westerschelde. – Middelgat. Nauw van Bath. Pas van Rilland. Betonning gewijzigd.

1. Op ± 51°26,9'N – 3°56,3'E de rode stompe lichtboei MG 6 vervangen door een rode stompe ton „MG 6".
2. *De volgende rode stompe lichtboeien verplaatsen, naar :*
   a. 51°23'50"N – 4°12'37"E (± 75 m SSE), 68;
   b. 51°23'27"N – 4°12'57"E (± 325 m NNW), 70;
   c. 51°22'30"N – 4°13'18"E (± 75 m NE), 74.
3. Naar 51°22'58"N – 4°13'05"E (± 150 m N) verplaatsen de rode ton 72 en vervangen door een rode stompe lichtboei „72" : Iso. R. 4s.

(Zie Belg. krtn. 103, 104/10 (punt 1) en 104/07 en Lichtenlijst 1979 Nos 626 en 773).

(Ned. B.a.Z. 4807 - 1982 en Antwerpse Zeediensten BB/5/82.)

2/57 Westerschelde. – Platen van Ossenisse. Lichtboei verlegd.

Naar 51°25'33,5'N – 4°01'26"E (± 125 m NW) verplaatsen de groene lichtboei 51.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/09).

(Ned. B.a.Z. 183 - 1983).

Mededeling :

B.a.Z. n° 1 van 1983 zal in februari '84 verschijnen.

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

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn op onze drukkerij verkrijgbaar.

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen. Door Gaston en Roland Desnerck. Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.**
2. **De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982. Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 120 fr. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.**
3. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981. Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.**
4. **Moderne Autosnelwegenkaart van België. Prijs 200 fr. en 11 fr.verzendingskosten**
5. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen. Verschillende soorten zeevis. Schaal- en weekdieren. Prijs 480 fr. + 81 fr. verzendingskosten.**
6. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme. Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.**
7. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe. Prijs 150 fr. +9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.**
8. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon. Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.**
9. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon. Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.**

(Vervolg van blz. 7)

do" door „La Cordillera" zou zijn overvaren moet dat omstreeks 11h45 GMT zijn gebeurd. Het is moeilijk aanvaardbaar dat de wrakstukken en de olie slechts twee uur na het zinken zouden zijn beginnen bovendrijven.

De „La Cordillera" is op 20 november 1981 door een inspecteur van de havenpolitie van Bristol onderzocht. De 24 november 1982 en 25 november 1982 is het schip, dat toen gedeeltelijk was gelost ook onderzocht door een expert van het Department of Trade, namelijk kapitein Martinez. Beiden komen tot de konklusie dat de „La Cordillera" tijdens zijn reis van Durban naar Bristol niet in een aanvaring betrokken is geweest.

Het schip is bovendien op 26 november 1981 ook onderzocht door duikers van een privé firma die optraden voor rekening van de zoon van de overleden schipper. Het schip was toen praktisch volledig gelost. Zij hebben aan de surveyor kapitein Martinez verklaard dat zij geen elementen vonden die konden doen vermoeden dat de „La Cordillera" zou betrokken zijn geweest in een aanvaring.

Het schip was voor zijn vertrek uit Durban volledig herschilderd. Er waren wel op bepaalde plaatsen kleine delen verf weg veroorzaakt door het gebruik van het anker, kurkezakken en het duwen van sleepboten bij het dokken in Bristol.

De experten zowel van het Department of Trade als van de havenpolitie van Bristol alsook deze die voor rekening van de zoon van de overleden schipper het schip hebben onderzocht komen tot de bevinding dat de „La Cordillera" niet betrokken is geweest in een aanvaring.

Deze gegevens samen met deze betreffende de koers, de vaart en het tijdsverloop laten niet toe te besluiten dat de „La Cordillera" de Z.180 „Tornado" zou hebben overvaren.

xxx

Er dient aangenomen te worden dat de Z.180 „Tornado" op 19 november 1981 in positie 50°17'N en 05°42'W is gezonken. Vermits een aantal wrakstukken onbeschadigd werd aangetroffen en er geen noodsignaal werd opgevangen is het erg onwaarschijnlijk dat er zich aan boord een zware ontploffing zou hebben voorgedaan waarbij het vaartuig praktisch onmiddellijk is gezonken. De lijkschouwing van de schipper heeft uitgewezen dat deze door verdrinking om het leven is gekomen en geen kwetsuren vertoonde die kunnen veroorzaakt zijn door een zware ontploffing.

De Z.180 is vermoedelijk door een ander, tot nu toe onbekend gebleven schip overvaren en onmiddellijk gezonken.

FAR WESTSTIJL OP Z.331 „SONNY BOY II"

Een derde zaak die behandeld werd was de vechtpartij in pure Far-Weststijl die zich voordeed aan boord van de Z.331 „Sonny Boy II" en waarbij schipper Bil Ronny tamelijk fel werd toegetakeld door motorist Decorte Yanniek. De moeilijkheden begonnen reeds vóór de afvaart, begin januari van vorig jaar. Decorte meldde zich toen later dan het afgesproken uur aan boord en dat werd hem niet in dank afgenomen. De ganse reis werd geruzied tussen Decorte en schipper Bil tot op een bepaald moment de affaire in alle hevigheid explodeerde. Decorte, die als betrokkene voor de Raad verschijnt, vertelt dat hij ineens een woede-aanval kreeg en zich in een razende koleire naar de scheepsbrug begaf waar hij de schipper op enkele opdonders trakteerde. Heuse vuistslagen dus, maar hoeveel weet hij niet te vertellen. Wel moest een andere opvarende tussenkomen maar voor de rest heerste er een koude oorlog tussen schipper en motorist die het niet kon aarden dat de schipper zich wat te veel inliet met het werk in de motorkamer. Op een bepaald moment hing motorist Decorte toen maar een plakaat aan de ingang van de motorkamer met de melding „Privaat eigendom". En zegt de motorist, de schipper liep mij voortdurend te pesten dat ik mijn lief regelmatig aftroefde en mij te buiten ging aan drankmisbruik. Kortom een niet te pruimen situatie dus tussen schipper en motorist, maar van een nieuwe vechtpartij was tijdens het verder verloop van de reis geen sprake meer... tot de Z.331 in de haven van Zeebrugge aanlegde. Schipper Bil meende toen weerwraak te moeten nemen door zijn motorist te lijf te gaan. Dat bekwam hem evenwel minder goed. Schipper Bil, niet zo'n kleerkast van een vent, kreeg van motorist Decorte, een stevige boy, zo'n oplawaai te verduren, dat hij één etage lager in het logiest terecht kwam.

xxx

In diezelfde affaire werd ook matroos Demey François onderhoord maar die heeft kennelijk last met zijn geheugen. Hij weet niet zoveel te vertellen en dat kost hem dan wel een uitbrander van voorzitter Vandercruyssen die getuige waarschuwt voor valse verklaringen onder eed. Het eigenlijke gevecht heeft hij niet gezien maar hij zag wel dat schipper Bil verwondingen vertoonde aan het gelaat. Ook werd motorist Decorte er van verdacht een visstok in de richting van de schipper te hebben gegooid maar ook daar weet hij niets van af. Hij weet het alleen van horen vertellen door... de schipper, zegt getuige.

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN – INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Het stormweer blijft de visserij parten spelen. Tussen twee stormen in kan er wat gevist worden zodat toch enkele kleine vangsten aangevoerd worden. Deze vangsten worden dan natuurlijk erg duur verkocht wat dan weer minder prettig is voor de vishandel die steen en been klaagt dat ze niets kan verdienen. Toch is de kabeljauw en de gul minder duur geweest dan verleden week. Kabeljauw kreeg altijd nog tussen 100 en 130 fr. terwijl voor gul tussen 60 en 100 fr. betaald werd. Grote wijting steeg weer tot 65 fr. terwijl kleine sortering van 30 tot 45 fr. noteerde. Voor schol was het deze week minder goed, dit wegens de geringere belangstelling uit Nederland. Dinsdag geraakten de platjes zelfs niet meer verkocht. Voor grotere sortering noteerden we prijzen tussen 27 en 46 fr. met maandag de hoogste noteringen.

Rog is bijzonder schaars geweest, er werd dan ook weer tot 100 fr. en meer het kg. voor gegeven. De tongen zijn aan dalende prijzen verkocht en kregen tussen 160 en 305 fr. Zeer schaars en erg duur waren ook nog steeds haai, rode knorhaan, hondshaai en staartvis. Grote tarbot steeg tot 455 fr., de grieten kregen van 130 tot 233 fr. volgens de sortering.

Een vangst van de Noordzee werd vrij goed verkocht. De kleine totten kregen van 1.600 naar 1.400 fr., de grote sortering schommelde rond de 50 fr. het kg. Een drietal bennen grotere sortering kregen tot 103 fr.

Voor de haring- en garnaalvissers blijft er zeer weinig te rapen. De haring kreeg maandag rond de 20 fr., de bijvangst bestaat hier vooral uit wijting. Garnaal hebben we bijna de hele week niet gezien, maar dat is niet ongewoon in dit jaargetijde.

VRIJDAG 14 JANUARI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.34	9	155	1.085	657.429
N.45	6	150	—	483.669
KUST				
N.700	15	—	95.134	

MAANDAG 17 JANUARI 1983

NOORDZEE				
O.318	15	270	—	825.075
WEST				
O.285	—	190	—	537.149
N.736	—	80	—	248.058
N.40	—	165	—	636.633
O.206	—	220	—	621.935
N.597	—	130	—	343.019
O.108	—	295	1.050	1.039.344
Z.53	—	330	2.490	1.617.617

DINSDAG 18 JANUARI 1983

KANAAL				
O.518	—	125	1.400	632.633
WEST				
N.41	—	110	—	391.696

WOENSDAG 19 JANUARI 1983

WEST				
O.35	—	105	—	375.169
NOORD				
Z.424	—	215	1.880	932.041

GEVRAAGD

- Vissersfamilie die wenst te vissen naar makreel, tong, garnaal, tonijn (eventueel andere) in Senegalese en Mauretaniaanse wateren voor een rederij onder Belgische hoede, gevestigd te Dakar (Senegal).
- Chartering (eventueel leasing) van vissersschepen (in goede staat, en bij voorkeur met diepvriesinstallatie) van een ruime tonnemaat (eender welk type), om te opereren in Senegalese en Mauretaniaanse wateren onder Belgische hoede.

Geïnteresseerden worden verzocht hun identiteit en aanbod te sturen naar de redaktie van „Het Visserijblad" onder nummer V8958.

Verwachtingen

MAANDAG 24 JANUARI 1983

IJSLAND: O.129 (450 m., t.t.z. 125 rode zeebaars, 50 leng, 70 kab. & gul, 25 schaat, 140 schotse schol, 40 varia).

O.317 (450 m., t.t.z. 100 kab. & gul, 50 schelvis, 150 rode zeebaars, 100 leng, 50 varia).

KANAAL: O.118, Z.183, Z.583.

WEST: O.274, O.26, Z.502, N.706, O.134.

DINSDAG 25 JANUARI 1983

WEST: N.15, O.114, Z.50.

WOENSDAG 26 JANUARI 1983

WEST: O.243, O.83.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13 JANUARI 1983

Z.50	W	500	250	7	1.094.730
Z.30	W	800	110	9	855.500
Z.27	W	2.000	300	10	1.474.760
					3.424.990

VRIJDAG 14 JANUARI 1983

Z.408	K	300	20	5	223.770
Z.19	N	800	200	6	771.380
Z.39	N	1.700	320	6	1.052.030
Z.14	W	1.500	200	10	1.075.460
Z.484	W	100	105	9	304.970
					3.427.610

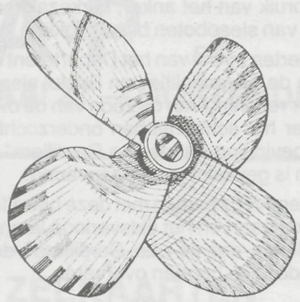
MAANDAG 17 JANUARI 1983

Z.427	W	—	20	6	88.200
Z.584	W	700	150	12	500.220
Z.533	W	100	50	7	277.860
Z.582	W	—	60	7	420.210
Z.462	W	700	300	10	877.370
Z.84	W	2.000	400	12	1.776.210
Z.126	W	1.000	250	11	1.008.640
Z.196	W	1.800	400	14	1.554.530

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
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

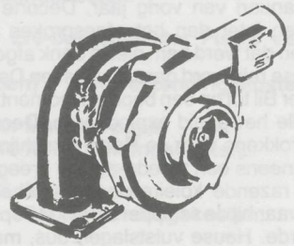
Reparatie
Van Voorden België
Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

VOOR UW TURBO EN UW MOTOR REPARATIE

SLECHTS EEN ADRES:

TURBO'S HOET NV

Ieperstraat 144A, 8830 Hooglede
∅ (051) 70.06.91
70.20.07



Z.510	KRP	300	200	10	725.690
Z.186	W	2.800	400	16	1.910.360
					9.139.290

DINSDAG 18 JANUARI 1983

Z.431	W	600	150	10	644.632
Z.189	W	1.500	200	12	851.880
Z.418	W	1.800	400	12	1.223.660
Z.43	W	1.800	400	13	1.261.339
Z.44	W	2.000	250	12	1.445.160
Z.573	KRP	900	200	11	594.761
Z.99	W	2.000	980	13	1.539.070
Z.284	W	3.500	460	12	1.956.520
Z.98	W	2.300	430	13	1.819.610
					11.336.632

WOENSDAG 19 JANUARI 1983

Z.402	KRP	—	17	9	145.990
Z.176	W	2.000	240	13	852.090
Z.519	W	1.200	200	12	1.194.840
Z.576	W	1.700	290	13	1.354.690
Z.559	KRP	400	180	12	892.355
Z.526	W	1.500	210	12	1.181.590
Z.313	W	2.800	340	12	1.624.770
Z.483	W	2.000	240	10	1.321.720
Z.72	W	1.500	180	10	1.134.520
Z.307	KRP	400	160	12	653.475
					10.356.040

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 JANUARI

N.88	900 kg	37.928 fr
N.590	900 kg	37.928 fr
N.172	520 kg	28.864 fr
N.788	520 kg	28.864 fr
N.346	4.425 kg	239.059 fr
N.720	2.407 kg	142.906 fr
N.738	2.960g	172.217 fr

MAANDAG 17 JANUARI

N.723	1.303 kg	84.891 fr

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

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens een aanlegmaneuver in de Oostendse vissershaven kwam de N.41 terecht tegen de aldaar gemeerde O.26 waarbij laatstvermelde treiler averij opliep aan de stutten en de verschansing.

■ Op de visgronden liep de Z.181 een defect op aan de leiding van de keerkoppeling, waar een lek werd vastgesteld. Gezien het euvel met eigen middelen niet kon hersteld worden werd via Oostenderadio de sleephulp ingeroepen van de Z.99. Gekomen tot op ongeveer 60 mijl van Zeebrugge werd de sleep dan overgenomen door de SS/Zeetijger die het vaartuig naar Zeebrugge verder sleepte.

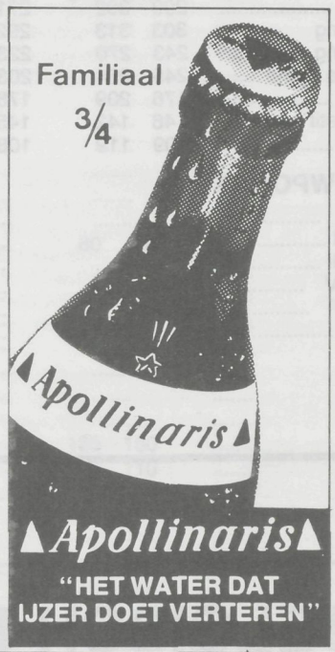
■ Aan boord van de O.309 viel, tijdens het winden van de korre, opeens de schroef uit waardoor het achterste deel van het net in de schroef terecht kwam. Oorzaak voor het uitvallen van de schroef was het breken van een olieleiding van de keerkoppeling. Gezien herstellen met eigen middelen niet mogelijk bleek, werd de sleephulp ingeroepen van de N.719 die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte.

■ Tijdens het winden van de netten kreeg men aan boord van de Z.494 een kuiltouw in de schroef. Noodgedwongen werd sleephulp gevraagd aan de Z.553 die het onklaar geraakte vaartuig naar Zeebrugge opsleepte. Tijdens het afmeren moest de Z.494 langszij van de Z.553 worden genomen, maar tijdens dit maneuver kwamen beide vaartuigen tegen elkaar terecht waardoor op laatstvernoemd vaartuig de stuurboordreling op het achterschip werd geplooid en de verschansing ontzet over een lengte van ongeveer 4 meter.

OVERLIJDEN

Op 83-jarige leeftijd is Mevrouw Alice Vandierendonck overleden. De afgestorvene was de echtgenote van Alfons Vantournhout die in de visserijmiddens aan de Oostkust goed bekend stond. Voor en na de oorlog was Alfons Vantournhout reder van de Z.68 en nadien vaarde hij nog regelmatig als schipper ter visserij. Tijdens de oorlog verbleef de familie Vantournhout in Engeland.

Woensdag 19 januari werd mevrouw Vantournhout onder een zeer ruime belangstelling ten grave gedragen. Ons blad biedt aan de getroffen familie zijn rouwbeklag aan.



HET WORDT VOOR OLIEVERVUILERS MOEILIJKER OP DE NOORDZEE

Door het in voege nemen van een nieuw radarsysteem, het „Remote Sensing" kan in Nederland de Rijkswaterstaat nu ook regelmatig des nachts controlevluchten over de Noordzee uitvoeren. Dit radarsysteem maakt gebruik van infrarood en ultravioletlicht waarmede men ook 's nachts verkenningsvluchten kan uitvoeren en schuldigen aan olielozingen snappen. Terzelfdertijd wordt door de toepassing van de „Remote Sensing" het aktieveld van de verkenningsvliegtuigen gevoelig uitgebreid en kan thans 40 km^2 ineens gekontroleerd worden, waar dit vroeger slechts 10 km^2.

De Nederlandse regering heeft zich voor het nachtelijk kontrolewerk een Cesna Titan aangeschaft die zich voor het nieuw kontrolesysteem uitstekend leent. Aan de Rijkswaterstaat zal dit nog al wat geld kosten, maar als men hierdoor de olievervuiling op de Noordzee kan tegen gaan, dan wordt aan de andere kant heel wat gespaard zoals het vermijden van strandvervuiling met de dure inzet voor strandreiniging. Verder een betere bescherming van de zeevogels en de eilanden- en kustflora. In de Verenigde Staten en dichter bij ons in Noorwegen gebruikt men ook reeds dit systeem om de vervuiling en de olietapijten op zee op te sporen en dit heeft er veel scheepskapiteins van weerhouden hun olieafval in nabije kustwateren te lozen of hun olietanks met zeewater te spoelen. Dit moet nu maar op de hoge zee gebeuren, of in deze havens waar men over een speciale installatie beschikt voor het opvangen van afvalolie van de schepen, een dienstenverlening die zou moeten veralgemeend worden.

De Noordzee kent een zeer groot scheepsverkeer met zijn wereldhavens als Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hamburg, Londen, de Zuid-Scandinaafse havens, enz. Men kan zich dus best indenken wat een trafiek van duizenden schepen in een gesloten zee als de Noordzee, aan olievervuiling door scheepslozingen moet opvangen en kwijt geraken. Dat vertegenwoordigt ettelijke scheepsladingen olie van het kaliber van de reuzetankers. De schade die hierdoor aan het oppervlakteflora van het zeewater ontstaat die ten slotte het voedsel van heel wat pelagische vissoorten uitmaakt, is enorm. De Belgische visserij in het bijzonder is dan ook ten zeerste gediend met de overschakeling van Rijkswaterstaat op het nieuw Remote-Sensing kontroolsysteem.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	17 jan.		18 jan.		19 jan.
Lappen	280	285	270		271
Grote	302	308	295		280
3/4	249	253	233	274	257
Bloktongen	222	235	211	213	213
Vóór-kleine	212	234	177		197
Kleine	170	182	154	158	160
Slips	160	166	144		131

ZEEBRUGGE

Grote	299	302	271	278	.....
Bloktong	303	313	292	299	.....
Fruittong	243	270	223	232	.....
Schone kleine	245	254	203	217	.....
Kleine	176	209	178	202	.....
Tout petit	146	142	145	162	.....
Slips	109	119	108	136	.....

NIEUWPOORT

Tong I	.....		.....		.....
Tong II	.....		.....		.....
Tong III	.....		.....		.....
Tong IV	.....		.....		.....
Tong V	.....		.....		.....
Kleine	.....		.....		.....

PLADIJS

OOSTENDE

	17 jan.		18 jan.		19 jan.	
Platen	39	46	41		30	34
Iek (groot-klein)	33	42	38		32	36
Derde slag	33	41	27		36	38
Platjes	32		18		35	

ZEEBRUGGE

I	24	30	24		.....	
II	32	36	24	28	.....	
III	38	39	39	40	.....	
IV	34	36	36	38	.....	
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	60	70	.....		.....	
Drielingen	65	75	.....		.....	
Platjes	35	45	.....		.....	

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat, Oostende.
Marina Yachting Center, Cockerillstraat 1, Oostende.

IN NEDERLAND is de verkoop toevertrouwd aan IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden en kunnen alleen de boekhandels ze rechtstreeks bekomen bij de uitgever aan de prijs en korting voor de boekhandels vastgelegd.

Pas na ontvangst van de storting aan de koers van de Belgische frank, wordt de bestelling uitgevoerd.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading

★

Stipte bediening

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge	Nieuwpoort		Nieuwpoort
	17/ 1		17/ 1		18/ 1		18/ 1		19/ 1		19/ 1	17/ 1		
Tarbot grote	400	447	424	386	455		379	398	.....		.....	480	490	.....
Tarbot middel	338	393	239	347	.....		239	300	.....		.....	280	360	.....
Tarbot klein	223	264	175	195	.....		186	218	.....		.....	.....		.....
Griet groot	227	237	257	262	210	219	196	204	219	223	.....	265	280	.....
Griet middel	168	203	196	154	147	149	153	179	160	162	.....	210	240	.....
Griet klein	126	141	134		119	125	101	126	119		.....	.....		.....
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Schelvis middel	101		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Schelvis klein	28	51	41		.....		.....		43		.....	.....		.....
Heek grote	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Heek middel	.....		.....		145		.....		.....		.....	.....		.....
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Leng	.....		.....		.....		51		.....		.....	.....		.....
Rog I	95	100	84	86	72	105	90		90	103	.....	80	90	.....
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Rog	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Tilten	82	92	79	80	72	99	76	75	68	99	.....	.....		.....
Scherpstaart	60	66	87	89	58	73	67		74		.....	.....		.....
Halve mans	57	103	63	58	30	73	55		52	86	.....	.....		.....
Teelt	.....		52	59	.....		44		.....		.....	.....		.....
Katrog	38		24	27	22		29		.....		25	.....		.....
Kabeljauw	102	132	145	120	106	117	101	114	121	123	.....	135	150	.....
Gul (groot)	95	100	116	105	99	103	98	100	109		.....	65	110	.....
Gul (middel)	80	90	90	75	66	70	70	72	87	96	.....	.....		.....
Gul (klein)	31	69	40	46	30	57	40	46	52	62	.....	65		.....
Hozemondhamme	200	382	222	380	198	382	140	389	200	319	.....	.....		.....
Wijting groot	52	59	42	60	62	68	.....		77	80	.....	60	65	.....
Wijting klein	28	33	28	31	38	46	.....		54		.....	29	30	.....
Schar	25	46	26	21	17	52	.....		35	53	.....	.....		.....
Steenschol	78	152	.....		46	148	.....		60	132	.....	.....		.....
Zeehaai	70	87	72		76		.....		78	80	.....	.....		.....
Hondshaai	45	53	.....		43	52	.....		.....		.....	.....		.....
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Kongeraal	.....		.....		.....		48	30	54		.....	.....		.....
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....	100	150	.....
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Steenholk	36	46	.....		36	40	.....		38	44	.....	.....		.....
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Pollak	.....		.....		.....		.....		107		.....	.....		.....
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Zeehond	.....		42		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Rode Poon (roobaard)	69	83	46		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Grauwe poon (knorhaan)	44		17		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Rode knorhaan	97	108	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....
Posten	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....

NEDERLAND

NEDERLAND KLAAGT OVER GEBREK AAN EENVORMIGHEID MINIMUMVISPRIJZEN

In Nederland vangen we bepaalde klachten op in verband met verschillen die zich manifesteren in de verhouding van de minimavisprijzen tussen de verschillende landen-lidstaten van de EEG.

Deze verschillen geven aanleiding tot buitenlandse marktspanningen en veroorzaken een diskriminatie onder de lidstaten wat de verkoopsmogelijkheden van de aanvoerders betreft. Het bevoordeligt de enen en benadeligt de anderen.

VAN WAAR KOMEN DEZE VERSCHILLEN ?

Aldus lezen wij in een artikel van de hand van de heer Th. H Te Pas, verschenen in Visserij-Nieuws, dat dit volgt uit het niet altijd aanpassen van de groene koers van de munt (landbouw- en visprijzen) aan de revaluaties en/of devaluaties van de nationale munten van de landen-lidstaten.

Toen de Nederlandse gulden en de Duitse Mark in 1981 opgewaardeerd werden ten overstaan van de andere munten uit de EEG-lidstaten, werd ook onmiddellijk de groene munt aan de nieuwe toestand aangepast, zodat de verhouding van de landbouw- en visprijzen in betrokken landen en dit ten overstaan van de andere EEG-landen niet wijzigde. Zelfde aanpassing van de groene munt gebeurde echter niet algemeen bij de devaluaties in België, Frankrijk, Italië, enz. waardoor verschillen in minimaprijzen ontstaan.

Wanneer nu, door het spel van de devaluaties-revaluaties de minimumprijzen in de landbouwsektor in een bepaald land daalden, vanwege een niet-volgen van de groene munt, kwam hierbij dan automatisch een aanpassing door het spel van de monetaire kompenserende bedragen, een stelsel van toelagen of heffingen bij de handel in landbouwprodukten tussen de lidstaten.

Bij de vis is dit stelsel echter niet van toepassing. Het verschil in minimaprijzen wordt hier niet weggewerkt door toelagen of heffingen. Hierdoor wordt dan de verhouding tussen de minimaprijzen voor de vis in de verschillende landen scheef getrokken. In de landbouwsektor, gezien de overschotten, koopt men altijd aan de minimaprijzen. In de vissektor gebeurt dit echter slechts in tijden van grote aanvoer en is dit dus beperkt tot deze tijden wanneer de handel slechts de bodemprijs of opvangprijs aanbiedt. Het is dan in deze perioden dat dit aanleiding geeft tot verschillen die het marktevenwicht verstoren in die landen die, door het uitblijven van het spel van, de wel-of-niet aanpassingen van de groene munt, met te hoge minimaprijzen voor de vis zitten.

Op 1 januari 1983 zou de verhouding van de minimaprijzen nu de volgende zijn :

Duitslannd	103,3
Nederland	100
Groot-Brittannië	95,2
Denemarken	93,8
België	91,8
Frankrijk	90,2
Italië	89,7

Als er nu een overaanbod is in de aanvoer van de vis en deze in de landen-lidstaten aan bodemprijzen of minimaprijzen aangekocht worden, dan betaalt men in de onderscheidelijke afslagen van betrokken lidstaten verschillen, die de uitersten tot meer dan 13 % kunnen oplopen. Dit kan als gevolg hebben dat men, onder meer in Duitsland en in Nederland, op basis van de goedkopere opvangprijzen of bodemprijzen in andere lidstaten, beterkoop kan invoeren dan de plaatselijke bodemprijs. In dit geval blijven nog grotere hoeveelheden vis in betrokken landen onverkocht en moeten opgevangen worden. Dit schaadt de producenten die, volgens een regressief tarief uitgekeerd worden, namelijk hoe meer opgevangen wordt, hoe kleiner de EEG-tussenkomst. Dit schaadt eveneens de producentenorganisaties van deze landen, omdat zij aldus geroepen worden om veel meer opgevangen vis uit te keren dan bij gelijke minimaprijzen het geval zou zijn en in feite vis die normaal in de afslagen van de andere lidstaten had moeten opgevangen worden, moeten uitkeren. Het is dus begrijpelijk dat landen die van deze verschillen in de minimaprijzen het slachtoffer zijn, hiertegen bezwaren laten gelden.

Anderzijds wordt eveneens de groothandel in de landen met hoge minimumprijzen, onaanvaardbare konkurretie aangedaan, omdat zij, bij overaanbod, en aankoop aan de minimaprijzen, beterkoop kunnen leveren, omdat hun bodemprijs, zoals we hierboven gezien hebben, tot 13 % beterkoop ligt. Een nieuw gevolg voor betrokken afslagen is dan terug minder aankoop door de plaatselijke groothandel, die niet op kan tegen de leveringsvoorwaarden van de groothandel der lidstaten met lage bodemprijs, hetgeen zich dan nogmaals wreekt in kleinere aankopen in de afslagen van West-Duitsland en Nederland in het bijzonder, met nog een groter opvang, groter totaal verlies voor de producenten en de producentengenootschappen.

Het is dus best begrijpelijk dat men, vooral van de kant van de landen met hoger minimaprijzen te Brussel aandringt om een nivellering der betrokken prijzen.

YERSEEKSE SCHIPPER VAART OVER SPORTVISSERSBOOTJE

Aan „Stuurboord-Visserij"-editie ontlenen wij, onder bovenstaande hoofding, een artikel dat wij graag integraal hieronder weergeven. De omstandigheden waarin het ongeval gebeurde, meer nog de besluiten van de officier van justitie, zijn inderdaad even waardevol voor onze vissers als voor onze betrokken organisaties. Alhoewel het uit onze pen moet, dat de officier van justitie toch wel een zekere verantwoordelijkheid op het sportvissersbootje had moeten leggen, juist omdat dit bootje zich midden in de vaargeul gelegd had en dat de schipper van het sportvissersvaartuig het ook maar moest weten dat hij, ten opzichte van naderende vaartuigen, precies door de schittering van de zon, in één door hem uitgelokte gevaarlijke positie lag. Het is verder dan ook niet zeker of een bijkomende man op de voorplecht niet evenveel zou gehinderd zijn geweest door de schittering van de zon in het water om intijds de hindernis te kunnen opgemerkt hebben.

Hier volgt dan het relaas uit „Stuurboord":

Eis 2.000 gulden boete!

Middelburg – De schipper van de YE 138, A.S. uit Yerseke hoorde voor de rechtbank in Middelburg 2.000 gulden boete en een maand voorwaardelijke hechtenis eisen, omdat hij op 1 september 1981 over een sportvissersbootje heenvoer voor de kust van Schouwen. De YE 138 kwam van zee, en was via het Hondengat op weg naar huis.

De bemanning was bezig het dek schoon te maken terwijl de boomkorren nog buiten boord hingen en de sleepnetten door het water sleepten. Het weer was goed en de wind noordoost. De schipper stond zelf aan het roer en voer met een snelheid van 9 mijl. Door de schittering van de zon in het water, zag hij niet dat er midden in de vaargeul een sportvissersbootje lag.

Dit bootje werd door één van de netten gegrepen en onder water gedrukt, waarbij de beide opvarenden in het water terechtkwamen, en één van hen bewusteloos raakte. De officier van justitie, mr. J. van Marion, stelde in zijn requisitoir dat „de snelle en uiterst deskundige reactie van de schipper het leven van deze man gered heeft."

Volgens de schipper was dit niet het geval, maar volgens de vuurtorenwachter van Westenschouwen voerde hij die zeker wel. Laatstgenoemde nam de gebeurtenissen waar op een afstand van 5 kilometer. De rechtbank doet op 21 januari uitspraak.

Toch vond de officier dat S.à schuldig was aan de aanvaring omdat hij niet voldoende opgelet zou hebben. Ook meende hij dat er iemand op de voorplecht had moeten staan, omdat het zicht verminderd werd door de schittering van de zon op het water. Het ongeluk vond plaats rond het middaguur, dus de zon stond pal in het zuiden.

Het zicht was 14 mijl. Ook voerde de officier van justitie aan dat er niet met uitstaande korren had mogen worden gevaren. Dit werd echter direct door S. weerlegd, die zei dat dit niet gold voor garnalenvissers. Ook was men het niet eens of de sportvisser al dan niet een radarreflector voerde.

NEDERLAND

Aan de dinsdagmarkt van 11 januari werd aangevoerd: 422 kisten kabeljauw; 77 kisten wijting; 28 kisten schar; 34 kisten haring en 27 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: kabeljauw één 312-264; kabeljauw twee 366-290; kabeljauw drie 310-268; kabeljauw vier 240-202; kabeljauw vijf 232-152; wijting drie 172-110; schar 140-100; haring één 52-40; bot 38-27; kuit 114.

Aan de woensdagmarkt van 12 januari werd aangevoerd: 855 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 602 kisten kabeljauw; 145 kisten schol; 50 kisten schar; 5.931 kisten haring; 2 kisten makreel en 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: grote tong 21,11; grootmodel tong 18,96; kleinmiddel tong 15,98-15,56; tong één 14,13; tong twee 11,36; tarbot 25,57.

Per 40 kg.: tarbot 864-520; griet 524-378; kabeljauw één 360-282; kabeljauw twee 370-264; kabeljauw drie 284-212; kabeljauw drie 284-212; kabeljauw vier 226-170; kabeljauw vijf 212-138; schol één 124-122; schol twee 150-136; schol drie 130-126; schol vier 104-100; wijting drie 152-52; schar 120-108; makreel twee 100; haring één 31,20-27,60; haring twee 25,20; bot 32-26; kuit 96-80; steenbolk 120-104; tongschar 220.

Aan de donderdagmarkt van 13 januari werd aangevoerd: 807 kisten kabeljauw; 175 kisten wijting; 54 kisten schar; 504 kisten haring; 29 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 40 kg.: kabeljauw één 306-202; kabeljauw twee 288-184; kabeljauw drie 218-178; kabeljauw vier 156-126; kabeljauw vijf 156-126; wijting drie 126-78; kuit 96; bot 31-28; steenbolk 85-77.

■ Voor de Nederlandse scheepswerf „Welgelegen" uit Harlingen is door een nieuw bouworder rond het jaareinde weer geruststelling gekomen onder de vele werknemers. Inderdaad, na de aflevering van de meer dan 70-meter KW.74 „Hendrika-Johanna" wordt er nu een nieuwe hekvriestreiler gebouwd die de grootste wordt van Nederland, namelijk 80 meter lang en 14,50 meter breed. Hoe groot het motorvermogen wordt, konden we nog niet te weten komen. Van het goede (?) te veel ? De vraag stelt zich, waar dit alles heen zal leiden.

■ De KW.74 „Hendrika-Johanna" met zijn 78 m lengte over alles en zijn 13,25 m breedte, werd op 29 december boven de doopvont gehouden, om een traditionele uitdrukking te gebruiken. Deze grootste Nederlandse vriestrawler telt 1.178 brt en 567 nettoton. De nieuwe treiler wordt voortgestuwd door een motor van 2940 pk, geschikt voor zware olie. Het vaartuig loopt hiermede 14 mijl en kan 125 ton vis per dag invriezen. Het is deze grote, moderne vrieskapaciteit die van deze Nederlandse vriestrawlers renderende schepen maakt daar waar de minder recente buitenlandse diepvriestreilers het, voor een zelfde grootte en dezelfde kosten, met heel wat minder dienen te stellen. Zo te zien zou het goed zitten met de niet bij de pakken blijvende zittende Hollanders, maar dan moeten genoeg kwota voorhanden zijn en juist daar wordt men gekonfronteerd met een niet te miskennen risiko. Wij duimen toch maar voor de rederij Kennemerland opdat de durf en ondernemingsgeest zou beloond worden.

■ Voor de aanpassing en verbetering van de visafslag te Lauwersoog, waarbij er in Nederland in de laatste maanden nogal veel inkt is gevloeid tussen voor- en tegenstanders, is er door de regering circa 18 miljoen BF voorzien via het Integraal Struktuurplan van Noord-Nederland. Het is vooral het gemeentebestuur van Urk dat tegen de uitbouw en de modernisering van de afslag van Lauwersoog opkomt vanwege het feit, dat de Urkers dan Lauwersoog zullen aandoen ten nadele van de Urker-afslag. Urk verkiest de modernisering van de haven en de aanlegakkomodaties van Delfzijl, omdat er daar geen afslag is en de vis dan over land naar de Urkerafslag wordt overgebracht.

■ Te Breskens in Nederland heeft een visfileerbedrijf twintig Turkse vrouwen, die er tijdelijk in dienst waren, ontslagen vanwege de dure prijzen van de vis, voornamelijk van de pladijs en de fileerkabeljauw. Van zodra de prijzen voor het bedrijf terug haalbaar zijn zullen de betrokken vrouwen terug in dienst genomen worden. Deze afdanking was mogelijk omdat de vrouwen nog maar enkele maanden in dienst waren en hun tijdelijk kontrakt nog niet verstreken. Ook hier in België hebben verscheidene leurders hun aktiviteit tijdelijk stilgelegd, vanwege de grote kabeljauw- en gulprijzen. Deze prijzen zijn echter het gevolg van het slechte weder, waardoor heel wat minder aanvoer. Ook de reder is niet zoveel gebaat met uitzonderlijke hoge prijzen als hij praktisch slechts weinig in de markt kan zetten.

■ In Nederland verwacht men binnenkort, wanneer de weergesteldheid een normaal vissen toelaat, grote aanvoer van pladijs, zodanig, dat men van enorme scholvangsten gewaagt die de komende weken voor de deur staan. De jaarklassen, zowel voor pladijs, schar als tong, waarvan het broed van rampen gespaard werd, zouden volgens de bevindingen van de biologen heel rijke vangsten moeten geven. Hopen we nu voor de visser, dat een grote of enorme platvisaanvoer, zoals men dit in Nederland ziet zitten, geen synoniem wordt van doordraaien opvang.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 99 kotters :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
43.198 kg.	Tong	ƒ 520.147,79	van ƒ 21,36 tot ƒ 7,36
11.363 kg.	Tarbot	ƒ 186.282,30	van ƒ 25,97 tot ƒ 8,52
166.460 kg.	Schol	ƒ 422.200,82	van ƒ 3,35 tot ƒ 2,23
123.030 kg.	Kabeljauw	ƒ 545.035.96	van ƒ 13,50 tot ƒ 2,23
4.823 kg.	Griet	ƒ 42.766,60	van ƒ 11,62 tot ƒ 6,99
8.200 kg.	Schar	ƒ 16.311,68	van ƒ 3,76 tot ƒ 1,25
17.055 kg.	Wijting	ƒ 36.256,01	van ƒ 3,76 tot ƒ 1,25
186.202 kg.	Diversen	ƒ 694.047,61	
560.331 kg.		**ƒ 2.463.048,77**	

DRIJVENDE OPSLAGPLAATS VOOR BUITENLANDSE KREEFTEN IN ZIERIKZEE

„Stuurboord Visserij-Editie", het vrije Visserijvakblad uit Nederland, geeft in haar nummer twee van jaargang 1983 een relaas van een drijvende opslagplaats voor buitenlandse kreeften. Aldus is men reeds een aantal weken bezig in de Zierikzeese haven, een voormalige kanaalsleepboot „De Val" geschikt te maken voor de opslag van levende Amerikaanse en Canadese kreeften. De gemeente Zierikzee heeft een voorlopige ligplaatsvergunning voor het schip afgegeven. De sleepboot is afkomstig uit Uithoorn, waar zij dienst heeft gedaan als een partikuliere overdekte zwemboot in de Amstel. Het is de directeur van de onlangs in Zierikzee gevestigde kreeftenhandelsonderneming Homarus Holland B.V., die eigenaar van het schip is. Men is van plan om de uit Canada en Amerika in te voeren kreeften in leven te houden in speciale, aan hun levensgewoonten aangepaste bassins. Het hoofddoel is een Europese buffervoorraad levende kreeften te scheppen.

Van uit Zierikzee zullen de kreeften uitgevoerd worden naar verscheidene landen in Europa en voor leveringen in het eigen Nederland, dit aan de groot- en de detailhandel. Voorlopig verkeert het projekt nog in een experimentele fase, maar dit heeft reeds uitgewezen, dat het experiment uitstekend verloopt.

Men heeft het schip in Zierikzee gelegd vanwege de goede en rijke kwaliteit van het water van de Oosterschelde ter plaatse. De kwaliteit van het water is dermate goed, dat betrokken kreeften onder de meest natuurlijke omstandigheden levend bewaard kunnen blijven.

WEST-DUITSLAND

■ In 1982 betrok West-Duitsland het grootste gedeelte van zijn olieverbruik van olieleveranciers die een winning hebben in de Noordzee. Aldus werd Saoedi-Arabië van zijn eerste plaats als invoerder van olie aan West-Duitsland verdrongen. Dit schijnt op een toenemende oliewinning in de Noordzee te wijzen, iets waar onze vissers regelmatig mede gekonfronteerd worden, somtijds tot eigen schade, door het scheuren van netten aan over boord gezet schroot en afval en ook gedeeltelijk door het in beslag nemen door de olieplatforms van somtijds bepaald rijke visgebieden.

„HET VISSERIJBLAD"

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

✆ **(052) 33.24.66** **B.T.W. 400.332.559**

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats «DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 43
Leffingestraat 130, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 40

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

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

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

FONDS VOOR VISSERIJ EN KOOPVAARDIJ

Het Staatsblad van vrijdag 14 september heeft de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot en behelsende een fonds, gewijzigd.

Dit fonds, dat tussenkomt bij het verlenen van kredieten voor de bouw van schepen, werd voorzien van een jaarlijkse dotatie op de buitengewone begroting van 40 miljard frank, waarvan slechts drie miljard mag bestemd worden bij een Ministerraad en Kon. Besluit.

NOORWEGEN

■ Een eerste gevolg van het verminderen van de Noorse treilersvloot, heeft zich reeds doen gevoelen door de sluiting van een bedrijf gespecialiseerd in vistuiguitrusting, netten, kabels, trommels, vlotters, enz... Hierdoor kwamen in de Noorse havenstad Bergen 175 mensen op straat en in een filiaal in het Noorden van het land nogmaals 110 werknemers. Een verantwoordelijke van de betrokken firma Nofi, maakte ook duidelijk dat eveneens in het buitenland de bestellingen niet meer zo vlot kwamen.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE MAAND DECEMBER 1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	18.256	617.680	33,83	12.537	484.915	38,68	3.610	139.846	53,70
andere schelvis	35.863	775.500	21,62	19.867	555.294	27,95	14.622	490.324	33,53
Kabeljauw — verre viss.	2.285	112.820	49,37	10.752	422.740	39,32	3.880	236.330	60,91
andere kabeljauw	680.121	27.696.463	40,72	404.102	19.187.183	47,48	514.867	27.842.766	54,08
Koolvis	35.894	1.109.300	30,90	6.291	215.177	34,20	3.844	168.482	43,83
Wijting	218.141	3.976.926	18,23	193.433	4.254.279	21,99	239.047	5.643.681	23,61
Schol	513.265	13.382.621	26,07	621.396	18.587.766	29,91	742.877	30.091.901	40,51
Roggen	129.013	4.581.137	35,51	117.928	4.254.852	36,08	115.680	5.643.233	48,78
Noorse schelvis	63.145	2.545.560	40,31	30.457	1.546.738	50,78	13.386	857.647	64,07
Andere	492.864	28.141.923	57,99	482.913	25.934.584	53,70	466.106	34.048.166	73,05
TOTAAL	2.188.847	82.939.930	37,89	1.899.676	75.443.528	39,71	2.117.919	105.216.376	49,68
b. Tong	298.471	70.911.032	237,58	364.132	74.782.584	205,37	337.595	78.744.376	233,25
TOT. DEMERSALE VIS	2.487.318	153.850.962	61,85	2.263.808	150.226.112	66,36	2.455.514	183.960.752	74,92
2. PELAGISCHE VIS	1.482.957	12.759.427	8,60	2.236.377	20.579.353	9,20	2.146.240	23.160.746	10,79
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	33.568	3.342.155	99,56	49.654	5.007.976	100,86	94.043	6.078.828	64,64
Noorse kreeft	17.503	2.584.980	147,69	19.948	3.114.530	156,13	19.316	3.443.675	178,28
Overige	99.793	2.664.608	26,70	92.731	2.681.193	28,91	159.405	6.099.859	38,27
TOT. SCHAAL/WEEKD.	150.864	8.591.743	56,95	162.333	10.803.699	66,55	272.764	15.622.362	57,27
ALGEMEEN TOTAAL	4.121.139	175.202.132	42,51	4.662.518	181.609.164	38,95	4.874.518	222.743.860	45,70

IETS OVER DE JOL

Zeer onlangs werd verzameling geblazen voor de modelbouwers van de Dissel. (Visserijmuseum Oostduinkerke). De heer Louis Lowyck, de enige overgebleven scheepstimmerman aan de kust, was gevraagd een uiteenzetting te geven over het bouwen van de „Jol".

Samen met zijn schoonzoon wisten zij de vele aanwezigen te boeien, over het „hoe en waarom". Vele vragen kregen hun antwoord.

Eén vraag werd echter niet gesteld, namelijk: „Voor welke doeleinden heeft de Jol in de loop der jaren gediend?" „Bedreef men met dit vaartuig een bepaalde soort visserij?".

Als we de overlevering mogen geloven heeft de jol zijn oorsprong gevonden in de Noordelijke landen zoals Noorwegen. Daar werd de „haak" of „wantvisserij" bedreven in de fjorden met jollen.

Noren houden van jollen, want reeds vele keren hebben we kunnen vaststellen dat er aan boord van Noorse kusters, buiten de gewone reddingboten, ook een jol op het dek vastgesjord stond. Vandaar de bevestiging van het veelvuldig gebruik van dergelijke vaartuigen in deze streken. Voortgaande op deze overleveringen, van d'ouden, mag het volgende ook wel eens verteld worden!

Tal van Panneaars waren tijdens de eerste wereldoorlog met hun „pots", „schuiten" en „kotters" naar Frankrijk gevlucht. Hun haven werd ofwel Le Treport of Dieppe. Duitse onderzeeboten hebben daar lelijk huis gehouden en tal van vissersvaartuigen, Oostendse sloepen en smacks werden in de grond geboord. (visgrond Cap Anti Fer)

Het was uit levensbelang dat ieder vaartuig een reddingbootje aan boord wilde hebben. Deze waren eerst kielbootjes, maar werden praktisch allemaal vervangen, dit voor wat de kleine vaartuigen betrof door een jol, en... waarom?

De visserij werd onder de wal bedreven en was een nachtvisserij!

We spreken dus van de kleine vaartuigen die als thuishaven Le Treport of Dieppe hadden. Eigenaardig, maar eigen aan de streek, waaide er 's nachts een flinke bries van uit het land, richting zee.

Bries die met het rijzen van de zon plots wegbleef en... men had af te rekenen met volledige windstilte.

Binnenlopen om de vangst te verkopen was dus uitgesloten en ijs had men niet aan boord. De oplossing was met twee man in de jol, met de vangst naar de haven roeien. (Eén man bleef natuurlijk op het schip zelf).

Wel was het windstil, maar altijd had men af te rekenen met „wagende" zee. Was het nu precies ook laag tij dan kon men in het haventje van Le Treport niet binnenroeien omdat de havenhoofden droog lagen.

Dan maar landen op het strand ten westen van de haven.

Moeilijk, of praktisch nooit geraakte men door de branding met een kielboot zonder dat deze volgekapt werd, met alle gevolgen vandien. Toen werd er omgeschakeld van kielboot naar jol. Moest men door de branding dan draaide men de jol met de kop naar zee en men roeide achteruit! De hoog oplopende kop van de jol kon de „rollers" heel gemakkelijk opvangen en „geen spetter water" kwam in de boot! Vandaar weer een goedkeurend punt voor de zeewaardigheid van een jol!

OOSTENDSE JOLLEN

Vooral te Oostende heeft de jol een zekere rol gespeeld in onze visserij, en dit in de periode van de Oostendse sloep en de smacks.

In die tijd waren er zeker een twintigtal mannen uit de „bootjesjouwerij" die eigenaar waren van een jol.

Het waren die mannen die, zelfs met heel sterke windkracht, naar zee roeiden om een naar huis komend vissersvaartuig op te vangen.

Ze konden ongelooflijk goed met hun jol manœuvreren.

Ze gooiden hun smijtlijn aan boord van het voorbijrazend zeilschip, stopten deze lijn op de „dogte„ (neusklamp op de kop van de jol) en lieten zich zo meeslepen naar de haven. Daar slaagden ze erin met „kattebehendigheid" de meertouwen van de vaartuigen aan de wal te brengen. De volgende dag hielpen ze de vangst sorteren en lossen.

Ze kregen dan van de schipper hun loon en... een visje!

Hoed af voor deze mannen van weleer want 't waren onverschrokken „jollemannen", 't waren „kraks"!

Waar we met de jol nog buitengewone diensten hebben zien verrichten is bij de overzetdienst te Nieuwpoort.

Wie herinnert zich niet Albert Goderis, die zoveel jaren de overzet verzekerde van Nieuwpoort-Bad naar Lombardsijde-kant?

Zowel bij sterk uitgaande stroom als bij Noordwesterstorm kon men op de „Witten" rekenen.

Hij roeide U over en 't was daarmee basta!

Zijn twee jollen waren platter van kop, in vergelijking met de Oostendse jollen. Denkelijk om de passagiers gemakkelijker in de kop van de jol te laten stappen. Op het zand bleef de lage kop buiten de waterlijn zodat men kon uitstappen en... de schoenen droog houden.

In Oostende kon er tentijde ook „overgezet" worden van aan het Westerstaketsel naar de overzijden „d'halve mane". Deze trip werd vooral gebruikt door vissers, viskopers en scheepswerklieden.

Ook deze overzet gebeurde met jollen.

Sommige strandvissers van Middelkerke, Raversijde, Bredene hadden ook een jol waarmee ze van het strand wegroeiden om hun kordeel (300 à 500 haken) uit te leggen.

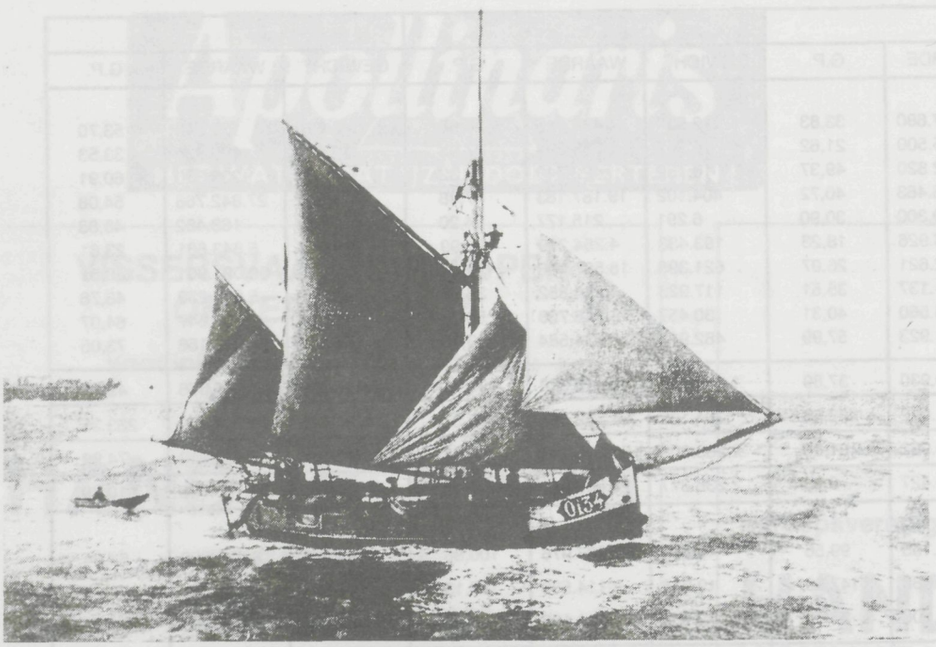
Dit werd vooral gedaan om de gekende „wanteschullen" in het najaar te vangen.

Zelfs de keuze van de gemeentelijke overheden van Koksijde, Oostende en Nieuwpoort viel op de jol om deze tijdens de zomer ter beschikking te stellen van hun reddingdiensten ter beveiliging van de baders.

Als we nu al deze bedrijvigheden overlopen moeten we toch besluiten dat de jol een zeer zeewaardig vaartuig was.

De jol was heel goed handelbaar en werd voor veel doeleinden langs onze kust en in de visserijmiddens gebruikt.

Jef Verbanck.
(Uit „Het Disseltje")



De Oostendse tweemastsloep O.134 „Naar mijn Genoegen". Vlak daarachter bemerkt men een bemande jol.

LICHTE FUEL

Voor verkoop van lichte fuel heeft S.C.A.P. thans ook een verkoop ingericht, zodat men zich tot de H. Baelskaai 27 te Oostende, tel. 32.29.51 steeds mag wenden tussen 8 en 17 uur.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANSE VISSERIJ VERLOOR DRIE VAARTUIGEN EN TWAALF MAN!

In enkele dagen tijd verloor de Franse visserij drie vaartuigen waarbij twaalf mensenlevens verloren gingen. Het is begrijpelijk dat dit onder de visserij in het bijzonder en in de betrokken havens in het algemeen, een grote opschudding en verslagenheid teweeg bracht.

Het begon verleden week vrijdag met het overvaren van een vissersvaartuig uit Cherbourg, de „Matine Jean-Paul" door een vrachtschip van 4 duizend Brt. uit Cyprus, de „Villiers".

Het was nog donker toen de „Martine Jean-Paul" dicht bij de „Casquets" zich klaar maakte om de netten uit te werpen en plots zwaar aangevaren werd aan stuurboord, waarbij drie zware lekken in het houten vaartuig ontstonden, waardoor er niet aan gedacht kon worden het vaartuig door het inzetten van pompen drijvende te houden. Wel kon men om hulp vragen over de radio en kon een ander vissersvaartuig het zinkend vaartuig op tijd bereiken om de 7 bemanningsleden aan boord te nemen. Een ondertussen, door het kuststation uitgezonden sleepboot, trachtte nog een zware pomp aan boord van het zinkend vaartuig te brengen, maar deze poging moest opgegeven worden, waarbij dan een bemanningslid van de sleepboot, die mede in de zodiac had plaats genomen, zwaar gekwetst werd.

Wat de oorzaak van de aanvaring betreft, is men hier nog in het ongewisse. Wel vermoedt men, dat het vrachtschip bestuurd werd met de automatische pilot en er geen uitkijk aan boord was. Het verloren gegane vissersvaartuig werd gebouwd in 1964 en was 23 m. lang. In 1982 kwam de „Martine Jean-Paul" nog op de 5de plaats in de rangschikking van de bruto-opbrengsten van de vissershaven Cherbourg.

TIEN DODEN BIJ HET VERGAAN VAN DE „CITE D'ALETH"

Een bijzonder tragisch gebeuren is het vergaan van het 33-meter vissersvaartuig „Cité d'Aleth" uit Concarneau verleden week woensdag 12 januari in het Kanaal St. Georges op enkele mijlen uit de zuidoostkust van Ierland in zeer slecht weder. Ook hier moet men naar de oorzaak van het vergaan zoeken en moet men bij veronderstellingen blijven.

Het was 6u.40 in de morgen van 12 januari toen de „Cité d'Alet" over de radio zijn laatste bericht weggaf. Het vaartuig bevond zich toen tussen Rosslar en Tuskar-Rock in een moeilijke omgeving met heel wat strómingen. Men liet weten dat men op zinken stond en dat het net vastgeslagen was en het schip ter plaatse ankerde in zeer slecht weder. Onmiddellijk werd door de Ierse autoriteiten alarm geslagen en twee helikopters, een vliegtuig en twee eenheden van de Ierse marine werden ter plaatse gestuurd. Ondertussen zochten ook nog andere eenheden de plaats van het gebeuren op, alsmede de reddingsboot van Rosslar. Het was dit laatste vaartuig, dat op de middag kon melden, dat een lichaam van een verdronken bemanningslid aan boord genomen werd met een lijfboei aan. Dit liet dus veronderstellen, dat er kans was op het vinden van nog levende bemanningsleden vermits dit er op wees, dat men tijd zou gekregen hebben voorzorgsmaatregelen te nemen en eventueel het reddingsvlot had kunnen uitzetten. Bij het intreden van de duisternis na een tiental uren speuraktie, moest men echter de opzoekingen staken en zich in het onvermijdelijke schikken. De tien man die aan boord waren van het vaartuig, konden als verloren beschouwd worden. Ook de opsporingsakties, die 's anderendaags hernomen werden, leverden geen resultaat op, behalve de vaststelling van heel wat wrakstukken afkomstig van de „Cité d'Aleth". Het verloren gegaan vaartuig was een stalen hektreiler van 32,60 m. op 7 m. breed, die in 1971 in de vaart gekomen was. In 1976 kwam dit vaartuig reeds in het nieuws toen aan boord een grote brand uitbrak eveneens voor de kusten van Ierland. De oudste bemanningsleden waren respektievelijk 43 en 42 jaar, verder 37, 33, 30, 29, 27, 27, 21 en 18 jaar, allen uit Concarneau en omliggende gemeenten.

NOG EEN KUSTVISSERS-VAARTUIG VERGAAN

Eveneens op woensdag 12 januari, verging het klein kustvissersvaartuig „Ar-Spluger" uit het Franse St.-Guénolé voor de Franse kust ter hoogte van punt „La Torche" met twee man aan boord. Eén der opvarenden spoelde intussen op het strand aan. Volgens de meest gangbare veronderstelling, zou dit 8-meter vaartuig door de zware zeegang omgekeerd geworden zijn. Door een helikopter uit Lorient werden ter plaatse twee duikers afgezet waar het vaartuig zijn fuiken en kassen uitzet om het aan de grond gekomen vaartuig te trachten te lokaliseren. De duikers werden echter gehinderd door aanwezigheid in deze zone van heel wat uitgezette Japanse netten. Ook de reddingsboot van St.-Guénolé heeft te vergeefs tot het intreden van de duisternis de omgeving afgezocht. Ook hier neemt men aan, dat twee man zijn omgekomen, hetgeen in enkele dagen, het totaal op twaalf man brengt en drie vergane vaartuigen.

FRANKRIJK

■ De heer M. Quina, directeur-generaal van de Portugese visserij heeft in Frankrijk te Parijs de heer Le Pensec, minister van de Zee ontmoet. Waar er een tijd geleden nog sprake was om de Franse tonijnvissers in de wateren van de Azoren te verplichten Portugese vergunningen aan te schaffen, werd het thans een heel vriendschappelijke ontmoeting, waar de basis gelegd werd voor een samenwerking tussen de twee landen, ook in de Afrikaanse wateren. Zou Portugal, die graag tot de Gemeenschap zou willen toetreden, een vriendje aan het zoeken zijn, die als sponsor voor deze toetreding zou willen optreden ?

■ De tweede maandag van het nieuwe jaar waren er duizend bennen vis in de Franse vissershaven Keroman. Van deze gelegenheid maakten de lossers gebruik om het werk om 9 uur 's morgens neer te leggen. De lossers eisen dat hun loon gelijkgesteld wordt met dit van een dokwerker, hetgeen een verhoging zou betekenen van meer dan 40 %. Omdat de verkoop in de afslag op een bepaald ogenblik zou moeten geschorst worden door de aktie van de vislossers, legden de kopers de aankoop onmiddellijk stil. De vissers waren natuurlijk weer het kind van de rekening en dit door de onmogelijke en onredelijke eisen van de vislossers gesteund door het kommunistische syndikaat.

■ Een zelfde vaststelling over het verlopen jaar in de Franse visserijhaven van Etaples is het feit, dat de nieuwe vaartuigen eerder goed tot zeer goed gewerkt hebben en dat het onderscheid ter zake met de oude vaartuigen altijd groter wordt. Nochtans als men de te investeren kapitalen voor een nieuwbouw onder ogen neemt, zou men toch eerder sceptisch staan dat dit nog tot een renderende uitbating kan leiden.

■ Ook de Franse vissers van Les Sables d'Olonnes en L'Aiguillon verontrusten zich over de toenemende zandwinningen in zee. Ter gelegenheid van een nieuwe toegekende zandwinning voor de duur van 15 jaar, hebben zij, hieraan voorafgaande, een streng wetenschappelijk onderzoek geëist in verband met de gevolgen van deze nieuwe zandwinning voor de visserij. Het is dus niet alleen bij ons dat de vissers zich over de te uitgebreide zandwinningen zorgen maken en meer nog over het niet te nauw nemen met de voorgeschreven voorwaarden van de zandwinning.

■ Een tonijnvloot van 20 eenheden sterk uit het Franse Baskenland, met als thuishaven Bayonne, heeft thans als basis de havenstad Dakar in West-Afrika. Deze vloot kampt echter met problemen. De tonijn is een zich zeer verplaatsende vis langs de Afrikaanse Westkust. In maart vindt men de tonijn ter hoogte van Guinée-Konakry, waarna zij optrekt via Guinée Bissau en Senegal tot voor de Mauretaanse kusten. De tonijn verplaatst zich in een zone van 50 tot 70 mijlen uit de kust, dus in de 200-mijlszone van betrokken kustlanden. Waar dit vroeger geen probleem stelde, is dit met de uitbreiding tot 200 mijl van de ekonomische zone door de West-Afrikaanse landen thans wel een probleem geworden. Met Senegal is er een bilateraal akkoord met de EEG. Voor de 2 Guinées komen er in 1983 vergunningen, maar met Mauretanië rijzen er moeilijkheden en werden er vroeger, niettegenstaande betaalde vergunningen aan 5 duizend frank de brutotonnemaat van het schip, toch verscheidene vaartuigen opgebracht.

GROOT-BRITTANNIE

■ Door de Britse regering werd aan Indië een financiële steun verleend ten bedrage van 200 miljoen BF. Deze steun zal dienen voor de ontwikkeling van de visserij in de provincie Orissa door de bouw van een vissershaven en de bouw van 80 kleine vissersboten, die zullen ingezet worden om de bevolking van de streek van vis te voorzien.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ In het publikatieblad van de EEG verscheen de verordening die de visserij van Spaanse vissersvaartuigen in de 200-mijlszone van de Gemeenschap voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 1983 regelt, met aanduiding van de te vangen hoeveelheden, de vangstgebieden evenals het aantal vergunningen. We wachten nu op de Spaanse protesten, want nog geen enkele maal was de Spaanse visserij tevreden of akkoord met het aantal vergunningen en de toegekende kwota.

■ Ook in de sektor van het petroleumvervoer gaat het niet te best. Het is aldus dat BP Britannique de beslissing genomen heeft om 16 van zijn petroleumtankers uit de vaart te nemen en deze, ofwel tweedehands te verkopen ofwel naar de schroothoop te verwijzen. Toch nam de BPB onlangs nog een nieuw gebouwde tanker van 109 duizend brt in ontvangst, die gevolgd zal worden door drie andere tankers. Het gaat hier echter om vaartuigen waarvan het bouworder dateert uit 1980.

■ De „Charles Schiaffino" die in Egypte in de haven van Alexandrië bij een maneuver 3 vedetten van de Egyptische marine beschadigde en 6 weken aan de ketting werd gelegd nadat aan de kapitein de boordpapieren ontnomen werden, is eindelijk vrijgelaten nadat de rederij tenslotte bereid gevonden werd 75 miljoen BF aan schadevergoeding uit te betalen. Egypte weigerde de termen van de Conventie van Brussel van 1957, voor de regeling van dit geschil, te volgen, hetgeen de maatschappij Schiaffino tot grote toegevingen verplichtte.

■ Ook in Nederland gaan stemmen op tegen het binnen bepaalde lengtegrenzen houden van de nieuwe vissersvaartuigen, willen de bouwers beroep kunnen doen op EEG-subsidie. Er is thans door de EEG een limiet gesteld van 80 voet, hetzij omgezet 24,43 m. Dit om de meer renderende middenslag- en kustvisserij te bevorderen. Hierdoor wordt de bouw van dertigmeter vaartuigen echter gevoelig geremd. Wil men anderzijds deze 24-meters van alle moderne apparatuur, uitrusting en nutsvoorzieningen voorzien, dan wordt het voor de ontwerpers en bouwers een gevecht tegen de beschikbare ruimte terwijl de bouw ook duurder uitvalt.

■ Mosselen en oesters houden het water helder, omdat ze voor hun voeding aangewezen zijn op het filtreren van het water om aldus de kleine minuscule levende wezens op te zuigen. Een oester filtreert driemaal meer water dan een mossel. Het helder houden van het water is geen synoniem van het zuiver houden van het water.

■ In Frankrijk werd door de Commissie voor de Visserij voor het kustgebied van de Loire voor 1983 een betoelaging goedgekeurd voor de bouw van 15 eenheden voor een gezamelijke bouwwaarde van 250 miljoen BF verdeeld over de havens van Sables-d'Olonnes, Nirmoutier, l'Ile de Yeu en Saint-Nazaire. Het gaat over de bouw van 2 eenheden van 20,50 m, drie van 16,75 m, twee van 16 m, 4 van 15 m, 1 van 13 m, 2 van 12 en 2 van 9 m. Toch nog altijd een gemiddelde tussen groot en klein van 16,6 miljoen BF per vaartuig. Hierop komt er een betoelaging van 45 miljoen of 18 % van de bouwwaarde van de nieuwe vaartuigen.

ZAL CANADA TOEGANG AAN E.E.G.-VISSERIJVLOOT VERBIEDEN?

In Canada heerst er ontstemming over de interpretatie die door de E.E.G. gegeven wordt aan het tussen de E.E.G. en dat land verleden jaar getroffen visserijakkoord. Canada had verwacht, dat de lage invoerrechten waartegen dit land vis invoert in Groot-Brittannië eveneens van toepassing zouden zijn in de andere landen-lidstaten. We herinneren ons dat deze lage invoerrechten reeds voor heel wat ontevredenheid zorgde, maar dan van de kant van de Britten en vooral van de producenten die in deze invoer een oneerlijke konkurrentie vanwege derden zagen. Het is inderdaad duidelijk wanneer de binnenlandse markt overstroomd wordt door de invoer van vis en visprodukten uit derde landen aan betrekkelijk lage prijzen, dit noodzakelijkerwijs een invloed moet hebben op de prijsvorming in de afslagen van de eigen aangevoerde produkten. We denken in dit verband aan de ingevoerde Canadese kreeft, die overal lager geprijsd staat dan de eigen kreeft, alhoewel dit hier toch een averechts effekt heeft gekregen en de roep heeft doen ontstaan dat deze, veruit minder geprijsde kreeft, van mindere kwaliteit zou zijn.

De ingevoerde Canadese vis wordt echter niet verkocht onder een speciaal label met aanduiding van het land van herkomst en tegengesteld aan de eigen vis als zijnde van mindere kwaliteit zoals dit het geval is met de kreeft. Van daaruit, dat deze beterkope vis de prijs van de eigen vis drukt. Er wordt heel wat tonnen visfilets door Canada in Groot-Brittannië ingevoerd en voor de verwerkingsbedrijven komt dit zeer gelegen. Canada heeft dit echter niet kunnen doordrukken in de andere E.E.G.-landen. Vandaar dat dit land nu overweegt tegenmaatregelen te nemen door de vissers uit de E.E.G.-landen het vissen in Canadese wateren te verbieden. Dit zou vooral hard aankomen voor Frankrijk en Groot-Brittannië. Hierbij is dan nog het ongenoegen gekomen over het verbod in verscheidene landen van de Gemeenschap op het invoeren van vellen en bont van jonge zeehonden en van zeehondenprodukten onder druk van milieugroepen en van het Europees Parlement, dat zich eveneens voor deze wagen gespannen heeft. Hierdoor wordt, behalve Noorwegen, in het bijzonder Canada getroffen. Canada beweert wel dat het inzicht om de Canadese wateren aan de visserijvloten van de Gemeenschap te verbieden, in niets beïnvloed wordt door dit invoerverbod, maar het is duidelijk, dat dit wel het geval is. Dit kon trouwens reeds vroeger uitgemaakt worden aan de hand van bepaalde uitspraken door Canadese woordvoerders. Wijzelf zijn echter overtuigd, dat Canada niet zover zal gaan alle bruggen op te blazen door het nemen van eenzijdige maatregelen of door het opzeggen van de bepalingen van het visserijakkoord.

„HET VISSERIJBLAD"

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

MEN BLIJFT HOPEN OP EEN OVEREENKOMST E.E.G. - DENEMARKEN

Men zou goede reden hebben om aan te nemen, dat het op de eerstkomende bijeenkomst van de visserijministers op 24 en 25 januari toch nog in orde komt tussen de „Negen" en de dwarsliggende „Tiende" uit de Gemeenschap. Dit is ten minste de mening van de heer Genscher, Westduitse minister van Buitenlandse Zaken, tevens voorzitter van de E.E.G.-ministerraad, nadat deze te Straatsburg een onderhoud had met de Deense minister van Buitenlandse zaken Ellemann-Jensen en met de onder-voorzitter van de Europese Commissie Ortoli.

In dit verband legde Genscher echter duidelijk de nadruk dat het in de volgende bijeenkomst niet zou gaan om een herziening van de reeds tussen de „Negen" tot stand gekomen overeenkomst maar om enkele verduidelijkingen in de zin van verbeteringen en/of geruststellingen voor Denemarken. Aldus zou een belangrijk punt voor de Denen zijn, dat de toegeving die in laatste instantie gebeurde om de Denen toch over een kwotum van rond de 20 duizend ton makreel te laten beschikken voor de Schotse Kust, niet zou beperkt zijn in duur, maar voor een langere periode gewaarborgd zou worden dan voor één jaar.

Wat er ook van zij, was de Deense minister niet zo optimistisch gestemd als zijn Duitse kollega en volgens de eerste moeten de andere landen wat meer soepelheid betonen tegenover Denemarken, hetgeen dan ook voor een goed verstaander betekent dat zij wat van hun eigen aandeel moeten afstaan aan de Deense vissers. Wat dit laatste betreft, hebben echter reeds verscheidene landen, waaronder vooral Groot-Brittannië, te kennen gegeven, dat er hier geen sprake kan van zijn. Indien men de Deense visserij meer wenst te geven, dan zal dit waarschijnlijk moeten gebeuren door de totale kwota op te trekken ten behoeve van de Denen, ook al zou dit lijnrecht tegenover de richtlijnen gegeven door de biologen komen te staan.

Een eventuele overeenkomst tussen de „Negen" en Denemarken zou verder als gevolg kunnen hebben, dat Denemarken zijn klacht tegen Groot-Brittannië en tegen de E.E.G.-Commissie bij het Hof van Justitie te Luxemburg niet zou indienen of zou terugtrekken als dit indienen al zou gebeurd zijn.

Blijft dan echter nog de boete door de Deense reder en lid van het Europees Parlement voor de rechtbank van Nortshield opgelopen, uitspraak die moeilijk kan ingetrokken worden of over het hoofd gezien door een terugstorten van de boete.

Hier zal waarschijnlijk met reden niet aan toegegeven worden, daar dit een onverantwoorde voorgaande zou scheppen.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

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

■

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

■