



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 28 JANUARI 1983 - NR. 4



BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

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

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS



BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :
S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

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 — TELEFOON (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

NOG HET VOORSTEL TOT VERHOOGING VAN DE B.T.W. OP VIS EN VISPRODUKTEN

Zoals wij verleden week hebben gemeld, werd door de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België aan het Ministerie van Financiën een voorstel gedaan om de B.T.W. op vis en visprodukten, die momenteel 6% bedraagt, tot 7% op te trekken.

Met de meeropbrengst zou in de eerste en voornaamste plaats het „Fonds voor Veterinaire Keuringen” worden gespijsd. Hierdoor zou het mogelijk zijn de heffingen af te schaffen, die thans op de groothandel en de visverwerkende nijverheid drukken en die in het verleden tot ontelbare discussies, strubbelingen en wantoestanden hebben geleid.

Meteen zouden tevens enkele **principiële bezwaren**, die aan het systeem van de viskeuring kleven, worden weggenomen. Aangenomen dat een keuring en sanitaire controle op de vis nuttig en noodzakelijk is, zijn er enkele **basisprincipes** die in het nieuwe systeem zouden gevrijwaard blijven:

1. De keuring is bedoeld als **bescherming** van de verbruikers. Het is bijgevolg normaal, dat de kosten er aan verbonden aan de verbruikers worden doorgerekend. Dit is perfect mogelijk in het stelsel van de B.T.W., die uiteindelijk door de verbruikers wordt betaald.
2. Vishandel en visverwerkende nijverheid zouden niet langer **gediscrimineerd** worden ten opzichte van de concurrentie uit het buitenland, waar in de meeste landen geen heffingen ten behoeve van de keuring bestaan.
3. Aangezien de B.T.W. niet meer op het gewicht maar **op de waarde van de vis en de visprodukten** wordt berekend, zou de verhoging evenredig zijn aan en gelijke tred houden met het prijsniveau van de koopwaar.

Dit biedt twee opmerkelijke **voordelen**:

- a. Vermeden wordt dat goedkopere vis zwaarder belast wordt dan de meer prijzige vissoorten. Thans wordt op 1 kg. haring dezelfde heffing gelegd als op 1 kg. tong. Deze onrechtvaardigheid wordt in het nieuwe systeem ongedaan gemaakt.
- b. Koppeling van de te heffen rechten aan de index is niet langer noodzakelijk. De B.T.W.-opbrengst stijgt in gelijke mate met de normale stijging van de visprijzen, zodat op termijn de inkomsten van het „Fonds voor Veterinaire Keuringen” veilig gesteld worden.

Het voorstel tot B.T.W.-verhoging van de „Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België” wekt vanzelfsprekend de **interesse** van alle betrokken milieus.

De overheid zelf lijkt allerminst afkerig te staan tegenover dit initiatief. Dit bleek alvast uit een eerste kontakname van het bestuur van de Groothandelfederatie met het ministerie van Financiën. Hoewel men op Financiën enigszins verrast was door het ongebruikelijke feit, dat een bedrijfstak zelf om een B.T.W.-verhoging vraagt, kan men niettemin best de redenen begrijpen waarom deze ongewone vraag werd gesteld. De betrokken beroepsvereniging werd de raad gegeven voor haar voorstel steun te zoeken bij de andere instanties en partijen die bij de zaak van de viskeuring gelijkaardige belangen te verdedigen hebben.

In dit opzicht kwam al een eerste reactie van het „Fonds voor Veterinaire Keuringen” zelf. Deze v.z.w. die opkomt voor de materiële belangen van de kontrolerende veeartsen, liet de initiatiefnemers bij monde van haar Voorzitter weten het voorstel **niet negatief** te zullen benaderen, vermits het haar „zorg is de materiële middelen veilig te stellen die een degelijke keuring en hygiënisch toezicht moeten mogelijk maken”. Einde citaat.

Het is duidelijk dat in de ogen van het korps der keurders de 1% verhoging van de B.T.W. hen **de zekerheid** geeft in de toekomst te zullen vergoed worden, iets dat in het huidige systeem — om het zachtjes uit te drukken — niet altijd het geval was.

Ook in de schoot van de Bedrijfsraad voor de Visserij werd het voorstel uitvoerig besproken. Naar verluidt kwamen daarbij sterk uiteenlopende standpunten tot uiting.

„Zo werd ons gemeld dat het „Nationaal Verbond van Visventers” **eerder afwijzend** staat tegenover het voorstel. De visventers zijn er wel vóór, dat een oplossing wordt gezocht voor de last van de keuringen en dat die last door de verbruiker wordt gedragen. Zij vrezen evenwel, dat de winstmarge van de kleinhandel zal verminderen, omdat de B.T.W.-verhoging niet in de prijzen zal kunnen doorgerekend worden.

De vertegenwoordigers van de „Groepering der Visnijverheden”, lieten een gelijkaardig geluid horen. Zonder het project te willen bestrijden, achten zij het toch **te utopisch en zelfs gevaarlijk** op bepaalde punten.

Dit laatste slaat dan vooral op de **bijkomende punten** in het voorstel, namelijk de 1/4% voor de propaganda en de 1/4% voor de modernisering der vismijnen.

Algemeen is men van oordeel dat beide oogmerken hoogst lovenswaardige en na te streven doeleinden zijn. Een degelijke propagandavoeuring is bij gebrek aan middelen nog nooit van de grond gekomen. Hier ligt een mogelijke kans om daar eindelijk iets aan te doen.

Toch roepen deze twee punten in het voorstel — propaganda en verbetering vismijnen — een aantal **juridische bezwaren** op, waarvoor eerst een oplossing zou dienen gevonden te worden. Mogelijks ligt deze in het oprichten van speciale fondsen, onder toezicht en beheer van de overheidsinstanties.

Met betrekking tot de vismijnen wordt ook opgemerkt, dat de EEG zelf (door middel van de FEOGA) hiervoor kredieten ter beschikking heeft gesteld. Er werd evenwel voor dit doel nooit beroep op gedaan.

*
* *

De discussie omtrent een mogelijke B.T.W.-verhoging voor de vis is pas geopend. Ongetwijfeld zal daar in de komende weken nog een hartig woordje over gekraakt worden.

De algemene indruk is, dat er in het voorstel van de Visgroothandel eten en drinken zit, om het op z'n Vlaams te zeggen. Positief is ongetwijfeld het feit, dat het touwtrekken over wie, wat moet betalen, meteen van de baan zou zijn. De keuring komt de verbruiker ten goede; het is maar logisch dat deze zelf er voor betaalt.

Maar anderzijds kan niet worden weggecijferd dat in de verschillende geledingen van het bedrijf een zekere vrees bestaat dat het optrekken van de B.T.W. van 6 op 7% zal leiden tot ofwel prijsverhogingen voor de verbruiker, ofwel kleinere winstmarges voor de viskleinhandel, ofwel — en dat ware natuurlijk erg — een daling van het visverbruik.

Op de vraag of deze uitingen van vrees gegrond zijn, is het moeilijk onmiddellijk een afdoend antwoord te geven. Het zal er op aankomen zorgvuldig alle voor- en nadelen van het voorstel af te wegen, en tevens te zien welke punten ervan wettelijk en juridisch kunnen geregeld worden.



**Baanbrekende automobieltechniek in een
nieuwe klasse: Mercedes-Benz 190/190 E**



VOORSTELLING

**IN „GROTE PREMIERE”
VOOR OOSTENDE VAN DE
NIEUWE MERCEDES-KLASSE
190-190E
BIJ AUTO-TERMINUS N.V.**

**op vrijdag 28 januari vanaf 17 uur,
alsmede zaterdag 29
en zondag 30 januari
van 10 tot 18 uur in onze Toonzaal.**

De nieuwe Mercedes-Benz 190/190 E is de meest compacte en lichtste serie, waarmee het personenwagenprogramma met de driepuntige ster verder wordt uitgebreid. Een zorgvuldige vormgeving evenals de grootst mogelijke aandacht voor zelfs het kleinste detail kenmerken dit nieuwe model. De aerodynamisch gunstige vormgeving werd verkregen door een gladde afwerking. Het dak, de deuren en de ruiten lopen vrijwel vloeiend in elkaar over. Het resultaat is een echte Mercedes met alle eigenschappen die ook de andere series kenmerken.

**KOOP UW WAGEN BIJ
UW OFFICIELE DEALER...**



N.V. AUTO TERMINUS
MARCONISTRAAT 1, 8400 OOSTENDE
☎ (059) 70.25.11 - 70.91.48

AANWENDING VAN DE V.O.Z.O.R.-GELDEN

In het Staatsblad van vrijdag 21 januari verscheen een Ministerieel Besluit ter aanvulling van het Ministerieel Besluit van 23 januari 1981 betreffende het aanwenden van het saldo der gelden voortkomende van de ontbinding van de V.O.Z.O.R.

Onze lezers zullen zich herinneren, dat toen de heer Vandenberghe nog afgevaardigde-beheerder was van de Rederscentrale, hij bij de toenmalige Minister van Verkeer talrijke voetstappen aangewend heeft om te bekomen dat niet alleen V.O.Z.O.R. als verzekering zou gelikwiderd worden, zoals in andere landen, maar dat de reserves die er toen op een bank beruisten, zouden nuttig aangewend worden om visserij en koopvaardij te steunen. Op hoger ambtenaarsvlak had men daarvoor veel begrip.

Zo kwam het, dat op 27 februari 1979 een Kon. Besluit de ontbinding van de V.O.Z.O.R. bekend maakte en dat de reserves, toen ongeveer 880 miljoen, voor de visserij zouden aangewend worden en de rest voor de koopvaardij.

De aanwending van die reserves geschiedde onder vorm van het verlenen van slooppremies aan oude vaartuigen tot een beloop van 6.000 fr. per bruto ton.

Deze reserves werden daarvoor niet totaal gebruikt, zodat daarvan nog ongeveer een 20 tal miljoenen overbleven.

Vrijdag verscheen bijgevolg een nieuw Ministerieel Besluit, waarbij artikel 1 een 1bis gevoegd werd, welke luidt als volgt:

Enig artikel. Een artikel 1bis, luidend als volgt wordt in het ministerieel besluit van 23 januari 1981 tot aanwending, wat de zeevisserij betreft, van het saldo van de gelden voortkomend uit de ontbinding van de „Vereniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsriscio's" (V.O.-Z.O.R.), ingevoegd:

„Artikel 1bis. § 1. Van het gedeelte van de eindactiva bestemd voor de zeevisserij, wordt het bedrag van 10 miljoen frank bedoeld in artikel 1 toegekend aan een op te richten vereniging zonder winstoogmerk die als doel heeft bij te dragen tot het behoud en de vernieuwing van de rederijen ter zeevisserij.

§ 2. Na het afsluiten van de liquidatie van de eindactiva bestemd voor de zeevisserij worden het nog resterend bedrag en de sommen die eventueel zouden worden teruggestort wegens het niet meer vervullen van de voorwaarden tegen dewelke de premies werden uitgekeerd aan de begunstigen, aangewend voor het uitbetalen van slooppremies als bepaald bij

het koninklijk besluit van 29 november 1961 houdende toekenning van een premie voor het slopen van vissersvaartuigen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 5 augustus 1968 en 21 december 1982.”

Totdaar dit artikel.

Uit § 2 menen we te begrijpen, dat degenen die reeds een slooppremie kregen en de voorwaarden waarin ze gegeven werden, maar ze niet vervulden, deze zullen moeten terugbetalen en deze sommen zullen aangewend worden voor verdere toekenning van slooppremies in voorwaarden thans vastgelegd.

EN WAT MET DE TIEN MILJOEN?

Art. 1 bis, par. 1 bepaalt, dat tien miljoen frank zal aangewend worden voor het spijzen van een op te richten v.z.w., die tot doel heeft bij te dragen tot het behoud en de vernieuwing van de rederijen ter zeevisserij.

Dat fonds zou naar het schijnt beheerd worden door een comité bestaande uit ambtenaars van het Zeewezen en Landbouw, welke alle aanvragen voor steun en vernieuwing zou onderzoeken. Dit fonds zou ook gespijsd worden met gelden van de Rederscentrale, dus van de leden.

Naar we vernemen zijn de statuten nog niet aan de werkelijkheid getoetst of reeds gaat langs alle zijden kritiek dat de stichting van zo'n fonds voor behoud en vernieuwing, alleen voor de lieve vriendjes in moeilijkheden zal dienen.

Wij menen dat alhoewel het beheer van zo'n fonds zeer kies zal zijn, het ogenblik niet gekomen is om er nu reeds kritiek op te hebben en de samenstelling van het raadgevend lichaam van belang is.

Sommige schippers kunnen onbekwame reders zijn, maar goede schippers. Anderzijds gaat het niet op, zij die hun zaken ten gronde laten gaan, erg veel buiten de markt verhandelen maar hun leveranciers niet of met moeite betalen, te zien doorgaan als in nood verkerend en voor behoud of vernieuwing van een fonds kunnen of zullen misbruik maken.

Dergelijk fonds zal zeer streng en oordeelkundig moeten beheerd worden, want gelukzoekers en onbekwamen zullen er genoeg van trachten te profiteren.

Wachten we dus voorlopig af, vooraleer een vonnis te vellen over wat eventueel nuttig kan zijn.

P.V.

HOOGWATERBOEKJE 1983

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEK- WINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 9 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

BESPARINGEN... EN DE STAD OOSTENDE

Dat de democratie en de politiciers meer en meer ziekelijke neigingen vertonen en bij velen het geld van de gemeenschap geen naam heeft, blijft een feit, niettegenstaande elkeen bewust is van de grote schuldenlast, welke ons straks nog meer belastingen zal doen betalen.

Ook het Oostends stadsbestuur heeft in de loop der jaren honderden miljoenen schuld bijeengeraapt, in zoverre, dat men op bepaalde ogenblikken vreesde het personeel niet te kunnen betalen.

En daaraan zou nu gedokterd worden! Wij hebben echter de indruk dat ook nu eerst de politieke belangen in plaats van die der bevolking zullen voorrang hebben. Inderdaad reeds werd in het kader van de besparingen, een luisterrijke receptie van het stadspersoneel gehouden, die meer dan honderdduizend frank gekost heeft, waarschijnlijk om te zien welke ambtenaars te veel of te weinig zijn, of van kleur en van bureau zullen moeten veranderen al naar gelang de politieke ingesteldheid.

Verder werden wij, zoals alle persluchter gelegenheid van het nieuwe jaar of coalitie met onze dame op maandag 31 januari op een perslunch in het S.H.T.I.-afdeling „Hotel” uitgenodigd.

We stellen de vraag of er dan zo weinig gelegenheden zijn om de pers uit te nodigen en of er nog geen perslunchen en bijeenkomsten genoeg zijn, waarop de stedelijke overheid en de pers van gedachten kunnen wisselen?

Want wat brengt zo'n perslunch van nut bij? De pers muilbanden of al naar gelang de kleur informatie geven om zichzelf in de bloemetjes te zetten.

Hopen we dat de nieuwe coalitiepartners, die de meest ondankebare posten bekleden, dit tijdig zullen inzien.

In het kader van de bezuinigingen welke de eerste plaats moeten bekleden, heeft „Het Visserijblad” dan ook het stadsbestuur laten weten, dat het daarop niet zal tegenwoordig zijn, daar het een feit is dat te Oostende de visserijbelangen van weinig tel zijn en de visserij alleen dient om de ledige stadskas te helpen vullen.

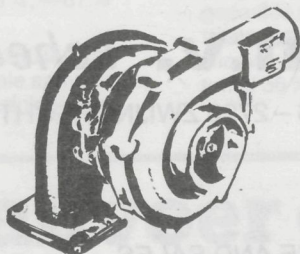
P. Vandenberghe

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
Telex 81561



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

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

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.

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

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

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

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

Tel. (059)32.29.51

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

**REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND**

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
☎ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66

Een jaarrapport van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende...



Binnen de maand na afsluiting van het dienstjaar 1982 is de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende al klaar met een compleet jaaroverzicht nopens de aanvoer en opbrengst in onze drie aanvoerhavens. Het hoort hier dan ook betrokken diensten te komplimenteren voor de promptheid en spoed waarmee zij de zaken hebben aangepakt en binnen de kortste keren hebben gezorgd voor een spoedige en vooral complete voorlichting.

Hieronder dan het jaaroverzicht van de Dienst voor de Zeevisserij dat wij, omwille van de belangrijkheid, in extenso inlassen.

Aanvoer

De totale aanvoer van Belgische vissersvaartuigen in eigen havens stabiliseerde zich in 1982 op het aanvoerniveau van 1981 en omvatte aldus 38.914 ton, hetzij +0,5% t.o.v. 1981. Hierbij dient aangestipt dat de demersale vis qua aanvoer aan belang blijft inboeten ten voordele van de pelagische vis en van de schaal- en weekdieren.

a) pelagische vis

De aan wal gezette hoeveelheden pelagische vis groeiden met 16% aan tot 10.025 ton, waarvan 4.678 ton in het eerste en 5.347 ton in het tweede semester werden aangeland.

b) schaal- en weekdieren

De produktie van schaal- en weekdieren groeide aan tot 3.025 ton (+29%). Deze meer omvangrijke aanvoer was vooral te danken aan de bijzonder grote garnalvangst, die op jaarbasis met 603 ton (of +75%) verhoogden tot 1.411 ton. Dit bijna wonderbare garnaljaar was een gevolg van de gunstige warme zomer, die gedurende de herfst voor een verdubbelde garnalaanvoer zorgde. Anderzijds daalde de vangst van Noorse kreeft tot 457 ton (-14%).

c) demersale vis

De aanlandingen van demersale vis verminderen verder tot 25.864 ton (-6,6%) en vertegenwoordigen nog 2/3 van de totale visserijproduktie. De toegenomen platvisaanvoer (schol +10%, tong +8%, en rog +2%) was opmerkenswaardig, terwijl de rondvisaanlandingen door een daling werden gekenmerkt (kabeljauw -24%; schelvis -17%; wijting -15%). De verre visgronden werden opvallend minder bevestigd, zodat de aanvoer van IJslandse kabeljauw, IJslandse schelvis, Noorse schelvis en koolvis aanzienlijk terugliep (resp. -12%, -28%, -67% en -47%).

Waar gedurende 1978 en 1979 resp. nog 15.190 ton en 10.280 ton kabeljauw werd gevangen, die resp. 38% en 31% van de totale aanvoer omvatte, kregen we in 1982 een felle kabeljauwaanvoer-inzinking van

-1.847 ton, zodat de aanvoer terugviel op 5.914 ton (hetzij 15% van de totale aanvoer) en 9.276 ton (of 61%) minder dan in het buitengewone kabeljauwjaar 1978. De afgenomen kabeljauwvangsten waren hoofdzakelijk (voor 90%) te wijten aan de met een derde gereduceerde gulvangsten (kleine jonge kabeljauw, gesorteerd onder de grootteklassen 4 en 5) van 5.000 ton tot 3.317 ton, en slechts voor 10% toe te schrijven aan de verminderde aanvoer van grotere kabeljauw van de klassen 1, 2 en 3, waarvan de aanvoer afnam van 2.761 ton tot 2.597 ton (-6%).

Het scholaanbod is sinds 1978 voortdurend in stijgende lijn geëvolueerd, met een jaarlijkse toename van ongeveer 500 ton, zodat er in 1982 5.820 ton schol aan wal werd gezet, wat een aanvoerstijging van bijna 50% betekende t.o.v. 1978. T.o.v. 1981 werd gemiddeld ook grotere schol aangevoerd. De scholaanlandingen per grootteklasse 1, 2, 3 en 4 ontwikkelden zich in de volgende zin: +33%, +17%, +11% en -6%.

De tongvangsten waren in de jaren 1979, 1980 en 1981 vrij stabiel en schommelden rond de 3.380 ton. In 1982 echter verhoogde de tongaanvoer tot 3.603 ton (+265 ton of +8% t.o.v. 1981). Deze toename was niet evenredig verdeeld over de grootteklassen. De aanvoer van grote tong, behorende tot de klassen 1, 2 en 3, was vrij stationair, terwijl het aanbod van de tongklassen 4, 5 en 6 met ongeveer 30% steeg en anderzijds de vangst van kleine tong (klasse 7) met 33% verminderden.

De aanlandingen van zeeduivel, ook „staartvis” genoemd, bereikten 519 ton, wat een aanvoerwinst van 63% betekende.

Bij een rangschikking van de demersale species naar aanvoerkwantiteit, traden kabeljauw en schol op het voorplan met resp. 5.914 ton en 5.822 ton, gevolgd door tong en wijting met 3.603 ton en 2.077 ton, wat overeenkwam met resp. 23%, 23%, 14% en 8% van de demersale visaanvoer.

d) per haven

In Oostende werden 21.252 ton gemijnd, tegenover 16.172 ton in Zeebrugge en 1.490 ton in Nieuwpoort. De aanlandingen in Zeebrugge verhoogden met 1.200 ton (+8%), vooral toe te schrijven aan schol, garnaal en tong.

De gevoelige aanbodtoename van pelagische vis in Oostende kon de gedaalde demersale visaanvoer bijna volledig compenseren, zodat de totale aanvoer aldaar slechts met 140 ton terugliep (-0,7%). In Nieuwpoort werd, ten gevolge van de gedaalde rondvisaanvoer, 850 ton of 36% minder gemijnd t.o.v. 1981.

(Vervolg op blz. 6)

Verhoogde aanvoer en opbrengst in onze drie vissershavens

(Vervolg van blz. 5)

Oostende bleef met 54,6% van de totale aanvoer de eerste vissershaven qua aanvoer, gevolgd door Zeebrugge en Nieuwpoort, met resp. 41,6% en 3,8% van de aanvoer.

Aanvoerwaarde (Belgische havens)

Ofschoon de aanvoer in eigen havens stagneerde, klom de totale aanvoerwaarde met 255 miljoen BF (of 13%) tot 2.153 miljoen BF. De zeven belangrijkste vissoorten op 't vlak van de aanvoerwaarde waren resp. tong (813,9 miljoen BF), kabeljauw (289,6 miljoen BF), schol (201,4 miljoen BF), haring (115,2 miljoen BF), garnaal (94,1 miljoen BF), zeeduivel (80,2 miljoen BF) en rog (65,3 miljoen BF).

a) demersale vis

De besommingen van de meeste soorten, met uitzondering van de IJslandse vis, kenden een flinke stijging. Zelfs voor de rondvis, vooral kabeljauw en schelvis, waarvoor ernstige aanvoerdalingen werden genoteerd, zorgde een gunstige prijsvoluitie van resp. +40% en +26% voor een hogere opbrengst van resp. 18 miljoen BF (of 7%) en 1,6 miljoen BF (of 5%).

Tong, de dure platvissoort waarop vooral de Zeebrugse vloot is gespecialiseerd, genoot van een aanvoerstijging van 8%, doch deze relatief geringe toename van het aanbod had toch al een negatieve prijsrespons van -3%. Deze twee in tegengestelde zin werkende parameters resulteerden voor tong in een relatief matige stijging van 36 miljoen BF (+4,6%). Hoewel de tongaanvoer slechts 9,3% van de totale aanvoer vertegenwoordigde, bereikte de tongopbrengst 813,7 miljoen BF of 37,8% van de totale aanvoerwaarde.

Een vlotte markt kon het ad +10% gestegen scholaanbod goed verwerken, zodat deze aanvoertoename dan nog gepaard ging met een interessante prijsstijging van 21%. Beide factoren stuwden de scholbesommingen met ruim 50 miljoen BF (+34%) omhoog tot 202 miljoen BF.

Ook de zeeduivel („staartvis”) werd belangrijker. De opbrengst bereikte 80,2 miljoen BF, wat een aangroei van 32,8 miljoen BF betekende.

De demersale vis, die 2/3 van de totale aanvoer vertegenwoordigde, bracht al met al 1.846 miljoen BF op (85,7% van de totale jaarbesomming); dit betekent een waardevermeerdering van 188 miljoen BF of 11%.

b) pelagische vis en schaal- en weekdieren

Zowel de waarde van de pelagische vis als van de schaal- en weekdieren klom telkens met 33,4 miljoen BF tot resp. 116,1 miljoen BF en 191,2 miljoen BF. De markt van de pelagische vis reageerde parallel met de scholmarkt. Een gestegen aanvoer van pelagische vis (+16%) werd verkocht tegen een betere prijs (+21%), en dit resulteerde in een opbrengststijging van ruim 40%.

Ondanks het feit dat de pelagische vis een kwart van de aanvoer vertegenwoordigde, was ze slechts goed voor 5,4% van de totale aanvoerwaarde.

Het vraag- en aanbod-verband verklaarde de negatieve prijsvoluitie voor garnaal, die de aanvoerpiek (+75%) gedeeltelijk maskeerde en de garnaalbesomming slechts met 21,6 miljoen BF (+30%) liet toenemen tot 94,1 miljoen BF.

c) per haven

In Zeebrugge werd voor 1.243 miljoen BF (+18%) gemijnd tegenover 828 miljoen BF (+11%) in Oostende en 82 miljoen BF (-18%) in Nieuwpoort. Zeebrugge komt hierdoor op de eerste plaats (met 57,7%) qua aanvoerwaarde, gevolgd door Oostende en Nieuwpoort, resp. met 38,5% en 3,8% van de aanvoerwaarde.

Prijzen

De algemene gemiddelde prijs (G.P.) voor visserijproducten is met 13% toegenomen tot 55,34 BF/kg. Voor de meeste vissoorten werden dan ook aanzienlijke prijsstijgingen genoteerd. Vooral voor de rondvis die een aanvoerdaling kende, zoals kabeljauw, kende de G.P. een sterke hausse (bv. kabeljauw +14 BF/kg, hetzij +40%). Zelfs schol en pelagische vis kenden, ondanks een hoger aanbod van resp. 10% en 16%, een prijsvoluitie in positieve zin (+21%).

Een eerder matige aanvoerstijging van tong resulteerde in een prijsdaling tot gemiddeld 226 BF/kg (-3%).

De G.P. van de demersale vis (tong niet inbegrepen) steeg met 28%.

Het eerste semester lag de garnaalprijs ruim 10% hoger dan in de overeenstemmende periode van 1981. Doch de massale garnaalaanvoer in de herfst zorgde voor een flinke prijsdaling, zodat de G.P. van garnaal daalde tot 66,7 BF/kg (-26% t.o.v. 1981), en aldus zelfs wegzakte tot onder de G.P. van het jaar 1979 (69,35 F).

De G.P. van kabeljauw per grootte-klasse stegen met 12 à 15 BF/kg, doch de relatieve prijsstijging was het grootst voor de kleine kabeljauw, die een

grotere aanvoerdaling kende. De G.P. per grootte-klasse 1, 2, 3, 4 en 5 bedroegen resp. (in BF/kg) 68,5 (+22%); 65,3 (+30%); 56,2 (+31%); 51,2 (+40%) en 36,3 (+51%).

De prijsvorming voor tong verdiende speciale aandacht. De G.P. daalde over het algemeen zeer weinig, van 233 BF/kg tot 226 BF/kg (-3%), doch intern (per grootte-klasse) ontwikkelden zich enorme prijsdifferentiaties:

De G.P. van tong m.b.t. klassen 1, 2 en 3 (met konstante aanvoer) klom resp. +26%; +25% en +5%; klassen 4, 5 en 6 kenden een hogere aanvoer en dalende prijzen (-15%, -28%, -29%), en voor klasse 7 ging een flinke aanbodsafname gepaard met de grootste prijsdaling, nl. 36%.

TABEL: Evolutie van de tongprijs per grootte-klasse.

tong- klassen	1981		1982		evolutie t.o.v. 1981	
	prijs in BF/kg	afwijking t.o.v. gemiddelde in BF/kg	prijs in BF/kg	afwijking t.o.v. gemiddelde in BF/kg		
					in BF/kg	%
1	195,9	-37,2	247,2	+ 21,3	+51,6	+26
2	257,7	+24,6	322,8	+ 96,9	+65,1	+25
3	289,8	+56,7	305,4	+ 79,5	+15,6	+ 5
4	279,3	+46,2	237,3	+ 11,4	-42,0	-15
5	232,1	- 1	175,2	-50,7	-56,9	-25
6	196,3	-36,8	139,3	- 86,6	-57	-29
7	189,7	-43,4	120,9	-105,0	-68,9	-36
gemiddelde	233,1		225,9		- 7,8	- 3

Deze divergerende prijzen wijzen op een gewijzigd kopersgedrag. Hoe groter de tong, hoe groter de relatieve prijstoename (en omgekeerd). Waar in 1981 het prijsverschil tussen de best en de minst gewaardeerde klasse (3-7) juist 100 BF/kg bedroeg, overschreed dit verschil (klasse 2-7) in 1982 ruim 200 BF/kg.

Gedurende 1981 scoorden de klassen 3 en 4 de beste prijzen en klasse 1 kon nauwelijks klasse 6 evenaren. Er was dus duidelijk een optimale grootte: de tong kon te groot zijn om een goede prijs te halen. In 1982 verschoof de optimale grootte naar klassen 2 en 3, terwijl klasse 1 ruim 100 BF/kg meer werd betaald dan klasse 6. Deze evolutie heeft zich, naar het eind van 1982, nog verder ontwikkeld, zodanig dat we in december voor de klassen 1 en 2 nagenoeg dezelfde hoge prijzen haalden. Er bestond vrijwel een lineair verband tussen grootte en prijs: hoe groter de tong, des te groter de GP/kg.

De GP van alle in Nieuwpoort aangelande soorten bedroeg 55,3 F/kg. De GP te Oostende bereikte slechts 39 BF/kg, ten gevolge van de aanvoer van belangrijke hoeveelheden goedkope pelagische vis. Te Zeebrugge, met bijna 70% van de tongaanvoer en slechts 2,6% van de pelagische vis, noteerde men een GP van 76,8 BF/kg.

Opgehouden vis

Een vlotte markt met goede prijsvorming zorgde voor weinig interventie. De doordraai verminderde met -1.125 ton (-40%) tot 1.681 ton, hetzij 4,3% van de totale aanvoer, terwijl in 1981 nog 7,2% van de aanlandingen voor destructie werd afgevoerd. De opvang bestond voor 763 ton (45%) uit pelagische vis, zijnde 7,6% van de aanvoer van pelagische vis. Dit is 342 ton minder dan in 1981, toen 1.105 ton of 12,8% van de aanvoer van pelagische vis de bodemprijs niet bereikte.

De marktinterventie voor demersale vis daalde van 1.701 ton tot 919 ton, resp. 6,1% en 3,6% van het aanbod. Deze afname was vooral te danken aan het verminderd ophouden van wijting (-246 ton), kabeljauw (-107 ton) en schelvis (-84 ton), waarvan in 1981 resp. nog 17,5%; 12,4%; 1,7% en 12,5% van de aanvoer aan de markt werd onttrokken.

Ondanks de gedaalde ophoudinterventie voor schol en wijting, bleven deze de probleemsoorten met resp. 451 ton en 182 ton opgehouden vis, hetzij 7,7% en 8,8% van het resp. aanbod. De scholdoordraai was vooral gelokaliseerd in januari en februari, nl. 310 ton.

Vanaf januari tot en met april bereikte 350 ton schol de minimumprijs niet, hetzij 15% van de aanvoer van de alsdan magere (kuitzieke) schol. Vanaf mei vond de schol een goede afzet.

Vreemde havens

Volgens de thans beschikbare gegevens werd in 1982 slechts voor 193,2 miljoen BF besomd in vreemde havens. Dit is 23,6 miljoen BF minder dan gedurende 1981.

In Britse, Deense en Nederlandse havens besomden Belgische vaartuigen resp. 153,7; 14,6 en 24,7 miljoen BF.

Visserijresultaten

De aanvoer in Belgische havens van 38.914 ton visserijproducten, ter waarde van 2,15 miljard BF, werd verwezenlijkt door 216 Belgische vissersvaartuigen in 11.402 reizen (-1,2%) en 35.400 zeedagen (-1%). De vangsten per zeedag stegen enigszins met 1,6% tot 1.100 kg. De besomming per zeedag, een betere rentabiliteitskatalysator, klom van 53.100 BF tot 60.800 BF, hetzij een toename van +14,5%.

TABEL: reizen en zeedagen per visserij

visserij	vaartuigen	gewogen gemiddelde		reizen		zeedagen	
		pk	BT				
borden	90	368	108	1.163	10%	8.648	24%
span	85	329	87	1.877	17%	3.494	10%
garnaal	56	188	38	4.597	40%	4.610	13%
boomkor	145	603	134	3.736	33%	18.585	53%
totaal	216(*)	464	111	11.402	100%	35.400	100%

(*) Daar één vaartuig, naargelang het seizoen, soms op een andere visserij kan overschakelen, komt dit vaartuig voor bij meerdere visserijen, zodat, door dubbel telling, de som van de vaartuigen die de verschillende visserijen beoefenen, niet gelijk hoeft te zijn met het totaal aantal vaartuigen.

TABEL: aanvoer en besomming per visserij

visserij	aanvoer in ton		besomming in miljoen BF		aanvoer in kg. per zeedag	besomming BF per zeedag
borden	8.420	22%	433	20%	973	50.100
span	12.738	33%	234	11%	3.646	66.900
garnaal	1.519	4%	98	5%	329	21.300
boomkor	16.153	41%	1.386	64%	870	74.600
totaal	38.914	100%	2.153	100%	1.100	60.800

De boomkorvisserij werd door 145 vaartuigen beoefend, die voor 1/3 van de verkopen zorgden. Ze presteerden ruim de helft van de zeedagen, nl. 18.585 (53%), verwezenlijkten 41% van de aanvoer, nl. 16.153 ton (+12%), en bijna 2/3 van de aanvoerwaarde, nl. 1.386 miljoen B.F. (+17%).

De minder goede beurt, uitgedrukt in opbrengst per zeedag, gedurende april-mei werd ruimschoots goedge maakt in de overige maanden. De aanvoer en besomming per zeedag bedroeg resp. 870 kg (+10%) en **74.600 BF (+14,4%)**. In de boomkorvisserij werden aldus de beste besommingen per zeedag gehaald, doch de kosten waren ook groter, daar het om grotere schepen ging met een sterker motorvermogen (gemiddeld 603 pk).

De bordenvisserij boette verder aan belang in. De 90 vaartuigen waren samen 8.648 dagen (24%) op zee (-963 dagen of -11%). Zowel de aanvoer als de aanvoerwaarde verminderden, resp. tot 8.420 ton (-23%) en 433 miljoen BF (-3%). De produktie per zeedag daalde van 1.133 kg. tot 973 kg (-14%) terwijl de opbrengst per zeedag nog flink toenam van 46.200 BF tot **50.100 BF (+8,5%)**.

Gedurende 1982 werd iets meer in span gevist, nl. 3.494 zeedagen (+3,6%). Niettegenstaande het feit dat de spanvisserij slechts 10% van de zeedagen voor haar rekening nam, verwezenlijkte ze 1/3 van de totale aanvoer, nl. 12.738 ton (+1,7%). Doch daar men in span vooral jaagde op pelagische vis, met lage prijzen, betekende dit slechts 11% van de aanvoerwaarde. De besomming bereikte 234 miljoen BF (+18,7%). De resultaten per zeedag bedroegen 3.650 kg vangst (-1,8%) ter waarde van 66.900 BF (+14,6%). Deze aanvoerwaarde lag 16.800 BF per zeedag hoger dan in de bordenvisserij, waar men gemiddeld toch met zwaardere schepen werkte, en anderzijds slechts 7.700 F lager dan in de boomkorvisserij, die nochtans met veel hogere exploitatiekosten heeft af te rekenen.

Niettegenstaande de visserijinspanning op garnaal, in termen van zeedagen, vrijwel konstant bleef, nl. 4.610 zeedagen (-0,5%), verhoogden de aanlandingen met 2/3 tot 1.519 ton en verbeterde de besomming met 30% tot 98 miljoen BF (5% van de totale aanvoerwaarde). De aan wal gezette vangsthoeveelheden per zeedag bedroegen 329 kg (+67%) ter waarde van **21.300 BF (+31,3%)**. Opmerkenswaardig is dat de flinke meeropbrengst per zeedag niet mag toegeschreven worden aan de verdubbelde garnaalaanvoer gedurende de herfst. Het massale aanbod ging immers met een prijsinzinking gepaard. De gemiddelde besomming per zeedag steeg gedurende de eerste 8 maanden van het jaar tot 22.400 BF (+48%), terwijl in de overeenstemmende periode van 1981 slechts 15.100 BF werd gehaald. Gedurende het najaar september-december bedroeg de besomming per zeedag slechts 19.400 BF (+4%), amper 700 BF hoger dan het niveau van het najaar 1981.

De gewogen gemiddelde (officiële) gasolieprijs bedroeg in 1982 12,84 BF/l, tegenover 10,77 BF/l in 1981, wat overeenkwam met een toename van 2,07 BF/l of +19,2%. In de loop van 1982 nam de gasolieprijs toe van 12,2 BF/l tot 14,73 BF/l in oktober om nadien af te nemen tot 13,14 BF/l (+7,7%), zodat de fikse energiekostenstijgingen van de laatste jaren hierdoor enigszins worden afgezwakt, wat als een gunstige evolutie mag worden bestempeld.

BESLUITEN

- Er werden 38.914 ton (+0,5%) visserijproducten aangeland in Belgische havens,
- De aanvoerwaarde in eigen havens bereikte 2.153 miljoen BF (+13%), daarenboven werd er voor 193 miljoen BF verhandeld in vreemde havens. De totale besomming waargemaakt door Belgische vissersvaartuigen omvatte dus 2.347 miljoen BF, dit was 231 miljoen BF (+11%) meer dan in 1981.
- Bij de demersale vis was een produktiedaling van rondvis opvallend, terwijl de platvisaanvoer beduidend beter was.
- De garnaalvangsten lagen 75% hoger.
- De IJslandvisserij nam verder af.
- De demersale vis vertegenwoordigde 2/3 van de aanvoer en 86% van de aanvoerwaarde, terwijl de pelagische vis 1/4 van de aanlandingen en slechts 5% van de besommingen voor haar rekening nam. De schaal- en weekdieren zorgden voor 7,8% van de aanvoer en 8,9% van de aanvoerwaarde.
- Oostende bleef de belangrijkste vissershaven in termen van aanvoer met 21.252 ton, (54,6%) gevolgd door Zeebrugge, 16.172 ton (41,6%) en Nieuwpoort 1.490 ton (3,8%). Daar nu 70% van de tongen in Zeebrugge werden verhandeld en zeer grote hoeveelheden goedkope pelagische vis in Oostende werden gemijnd, bedroeg de gemiddelde visprijs in Zeebrugge (76,8 F/kg) nagenoeg het dubbele van de gemiddelde prijs Oostende (39 BF/kg). Bijgevolg komt Zeebrugge met een aanvoerwaarde van 1.243 miljoen BF (57,7%) op de eerste plaats, gevolgd door Oostende met 828 miljoen BF (38,5%) en Nieuwpoort met 82 miljoen BF (3,8%).
- De belangrijkste demersale vissoorten uitgedrukt in vangsthoeveelheden waren de kabeljauw (5.914 ton), de schol (5.822 ton), de tong (3.603 ton) en de wijting (2.077 ton).
- Rangschikking naar aanvoerwaarde gaf de volgende reeks: tong (814 miljoen BF), kabeljauw (290 miljoen BF), schol (201 miljoen BF), haring (115 miljoen BF), garnaal (94 miljoen BF) en zeeduivel (80 miljoen BF).
- De meeste soorten kenden flinke prijstoenames, uitz. waren de garnaal en de tong.
- De prijzen voor de diverse tonggrootte klassen ontwikkelden zich divergerend. De grote tongen werden duurder verkocht terwijl de kleine tongen met een prijsinstorting hadden te kampen. De klassen 3 en 4 haalden in 1981 de beste prijs, terwijl in 1982 de beste prijzen genoteerd werden voor klasse 2.
- De doordraai verminderde met 40% tot 1.681 ton of 4,3% van de totale aanvoer.
- De belangrijkste uit de markt genomen soorten waren de pelagische vis, de schol en de wijting.
- De Belgische vissersvaartuigen (216) waren 35.400 dagen (-1%) actief op zee. De gemiddelde vangst bedroeg 1.100 kg. per zeedag. De besomming per zeedag klom van 53.100 BF tot 60.800 BF (+14,5%).
- In de boomkor- en de spanvisserij steeg de gemiddelde besomming per zeedag in dezelfde mate (+14,5%) en bereikte resp. 74.600 BF en 66.900 BF.
- In de garnaalvisserij bekwam men opbrengsten per zeedag van 21.300 BF (+31,3%).

NIEUWE EDITIE VAN DE KAART VAN DE VLAAMSE BANKEN

Vanaf heden is de nieuwe uitgave van de Kaart van de Vlaamse Banken ter beschikking. De kostprijs bedraagt 215 fr. + 37 fr. BTW en is te verkrijgen in onze burelen, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende. Wij raden de mensen die zo'n kaart nodig hebben aan zich te haasten want de oplage is beperkt.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

GEEN BEROEPSFOUTEN INZAKE VERGAAN VAN Z.574 „NAUTILUS”

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart stonden niet minder dan zeven zaken op de rol; stuk voor stuk ging het evenwel om uitspraken waaronder dan wel enkele belangrijke zaken.

Een van de gevallen was het vergaan van de Z.574 „Nautilus” op 10 januari 1982 tijdens de visserij. De feiten deden zich voor toen men de netten aan boord wilde halen. Om de boelen te winden werd het vaartuig dermate gemaneuvreed, dat de wind achterlijker dan dwars bakboord binnen kwam. De beide kuilen waren aan dek, de stuurboordboel was volledig binnen en de stuurboordboom volledig getopt. Aan bakboordzijde lagen het steennet, het korijzer en de bollen nog buitenboord. Op het ogenblik dat men wilde beginnen aan het binnen zetten van de bakboordboel kreeg het vaartuig een zware zee over bakboord achter. De „Nautilus” kwam dwars in zee te vallen en kreeg onmiddellijk een zware zee over bakboord zodanig dat de top van de bakboordboom, die op 45° getopt was, in het water terecht kwam. De treiler heeft zich niet meer kunnen redden maar is wel een tijd met slagzij blijven liggen. Nadien werd de slagzij nog erger zodat de bemanning zich verplicht zag het vaartuig te verlaten. Drie van de vijf opvarenden konden opgepikt worden door het Franse containerschip Lafayette terwijl twee andere vissers door een heli-copter werden gered.

In de besluiten komt de Raad tot volgende conclusies:

Uit het onderzoeken van alle elementen dient besloten te worden dat de Z.574 Nautilus op 10 januari 1982 is gekapseisd door een samenloop van omstandigheden. Het vaartuig was, alhoewel niet onstabiel, zeker rank zodat het zware slingeren maakte maar normaal toch terug recht kwam. Op 10 januari is dat niet gebeurd omdat een zware zee aan bakboord was binnengerold waardoor een grote belasting door dekwater ontstond. Door het slagzij maken van het vaartuig, kon dat water via de loespoorten niet wegvloeien. Bovendien was de stuurboordboom loodrecht getopt en was de boel aan die zijde binnen, terwijl de bakboordboom op slechts 45° getopt was en het steennet, de bollen en het korijzer aan die zijde nog buiten hingen. Wegens het overhellen van het vaartuig was het gewicht van de stuurboordboom ook over het middenpunt van het vaartuig gekomen naar bakboord toe. Allicht is door het luik in het vooronder ook een hoeveelheid water in de voorpik gelopen. Het vaartuig is trouwens lichtjes met de kop vóór gezonken.

De samenloop van al deze omstandigheden zijn er de oorzaak van dat het vaartuig zich niet heeft gerecht en in de gekende positie is gezonken.

Zoals uit het voorgaande blijkt is het vaartuig door een ongelukkige samenloop van omstandigheden gekapseisd. Zowel de schipper als de andere bemanningsleden hebben al het mogelijke gedaan om het vaartuig te behouden, maar zijn daar mede door de snelheid van het gebeuren niet in geslaagd. Er dienen hen geen beroepsfouten ten laste te worden gelegd. Alhoewel schipper Vandierendonck Michael in deze zaak als betrokkene gedagvaard werd heeft het onderzoek uitgeezen dat ook hij geen be-

roepsfouten heeft begaan en er dient bijgevolg tegenover hem geen sanctie getroffen te worden.

Ter aandacht van de scheepswerven, de overheidsdiensten en de reders

Alhoewel het vergaan van de Nautilus te wijten is aan een samenloop van omstandigheden, zijn er toch een aantal elementen waaraan de betrokken middens aandacht dienen te besteden.

De scheepswerven en de bevoegde overheidsdiensten dienen er zorg voor te dragen dat de stabiliteit van de vissersvaartuigen ruim voldoende is. Bij het uitrekenen van die stabiliteit en het uitvoeren van de nodige proeven om deze berekeningen te controleren moet er rekening gehouden worden met het feit dat het vaartuig op zee tijdens het vissen aan totaal andere omstandigheden blootstaat dan tijdens die stabiliteitsproeven die meestal in ideale weersomstandigheden geschieden. Daarom is het noodzakelijk de minimum eisen inzake de stabiliteit zodanig te evalueren dat er een voldoende veiligheidsmarge overblijft om in de praktijk in moeilijker omstandigheden te kunnen vissen. Er dient vermeden te worden dat schepen die juist onder de minimum eisen komen of ze net halen goed te keuren. Het afleveren van de daartoe dienende certificaten in dergelijke omstandigheden kan aan de reders en schippers de verkeerde indruk geven dat hun vaartuig ruim voldoende stabiel is, en in staat de visserij veilig te bedrijven. Het feit, dat er gelet op de economische toestand van de visserij, steeds meer risico's worden genomen door in slechtere weersomstandigheden te vissen, versterkt deze vereiste.

Reders en schippers mogen de aangebrachte balast niet verminderen of verplaatsen omdat dit onvermijdelijk een nadelig gevolg heeft op de stabiliteit van hun vaartuig. Ook moet elke verbouwing, hoe gering ook, aan de bevoegde overheid worden gemeld opdat deze met kennis van zaken zou kunnen nagaan of het vaartuig nog voldoende stabiel is.

Ook het aan boord hebben van zwaar reserve-materiaal zoals ketens voor de steennetten, ijzeren bollen e.d. heeft een invloed op de stabiliteit van het vaartuig waarmede rekening dient gehouden te worden, zeker bij kleinere vaartuigen.

De loespoorten moeten zo gebouwd zijn dat ze een maximale afvloeiing van dekwater kunnen verzekeren. Er dient vermeden te worden dat netten of ander materiaal aan dek de goede werking van die poorten zou kunnen belemmeren.

Het veiligheidsmechanisme dat het mogelijk maakt bij gevaar de vislijn van het net te laten schieten dient aangebracht te zijn op een goed bereikbare plaats zodat het ook in extreme gevallen in werking kan gesteld worden. Er dient ook vermeden te worden de werking van dergelijke veiligheidsmechanismen te bemoeilijken door ze te omwinden of vast te binden met de bedoeling ze minder vlug te doen functioneren.

De bevoegde overheden dienen steeds, en dus niet alleen bij de periodieke inspecties, streng toe te zien op vervullen van deze vereisten.

Gelet op de steeds voortschrijdende evolutie in de computerisatie kunnen de bestaande proeven en berekeningen allicht verfijnd worden om aldus bij te dragen tot een grotere veiligheid van de vissersvloot. Bij nieuwbouw zou dit zeker het geval dienen te zijn. Voor de bestaande schepen dient vooral aandacht besteed te worden aan zusterschepen van vaartuigen die problemen inzake van stabiliteit vertoonden en daardoor in grote moeilijkheden zijn geraakt of eventueel zijn vergaan.

Een onderzoek naar de stabiliteit van dergelijke vaartuigen, zoals dat in Nederland is geschied, zou zeker bijdragen tot een grotere veiligheid voor de vissersvaartuigen en voornamelijk voor de vissers die op dergelijke vaartuigen werken.

DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN Z.307 „ZEETRAPPER”

Ook in het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.307 „Zeetraper” werd een beslissing getroffen door de Raad. Ook hier komt men tot het besluit dat er noch door de schipper noch door één der opvarenden beroepsfouten werden begaan. De feiten deden zich voor op 20/9/1981. Tijdens het vissen bij tamelijk slechte weersomstandigheden kreeg voornoemd vaartuig een zware zee te verduren waardoor motorist Casier Roger over dek werd meegesleurd, ernstig gekwetst geraakte en nadien aan zijn verwondingen zou bezwijken. Hulp van de bemanning kon niet meer baten terwijl een heli-copter, wegens de slechte weersomstandigheden, geen hulp kon verlenen. Niettegenstaande er, zoals gezegd, geen beroepsfouten werden begaan, oordeelt de Raad het toch nuttig een zekere lering te trekken uit dit voorval. Die lering wordt in de besluiten als volgt geformuleerd:

Ondanks de moeilijke economische toestand in de zeevisserij dient er steeds voor gezorgd te worden dat er niet onnodig grote risico's worden genomen die eventueel de veiligheid van de opvarenden of van het schip in het gedrang kunnen brengen.

Bij slechte weersomstandigheden dient elke schipper zelf te beslissen of het verantwoord is de visserij verder te zetten. Hij mag daarbij geen rekening houden met de gedragingen van zijn collega's maar moet zich enkel baseren op de karakteristieken van zijn vaartuig en met zijn eigen beroepservaring beslissen wat zijn houding dient te zijn.

Financieel-economische overwegingen mogen daarbij nooit de bovenhand halen op de veiligheid van de opvarenden en het behoud van het schip.

Ondanks de grote vooruitgang in de uitrusting en werkingsmogelijkheden van hulp- en reddingsdiensten, blijkt het in vele gevallen onmogelijk hulp te bieden aan op zee in moeilijkheden verkerende zeelieden. Ook met dat gegeven

dienen de schippers terdege rekening te houden en bij het nemen van risico's beseffen dat er eventueel geen hulp zal kunnen geboden worden. De Raad houdt eraan hulde te brengen aan de nagedachtenis van Casier Roger die na een lange loopbaan als zeevisser-motorist op zee in de uitoefening van zijn beroep is overleden ingevalge een arbeidsongeval.

SABOTAGE AAN BOORD VAN N.579 „KARINE”

Vervolgens werd een beslissing getroffen inzake een zonderling geval dat zich voordeed aan boord van de Z.579 „Karine”. Op dit vaartuig werd kort na het uitvaren, vastgesteld dat het deccatoestel niet werkte. Aanvankelijk dacht men aan storingen ingevalge de hoogbouw maar eenmaal op zee verbeterde het niet. Men moest dus noodgedwongen weer binnen varen en daar werd vastgesteld dat een kabel van het toestel was doorgesneden. Dat werd bevestigd door techniekers van de firma INES die herstellingen hebben uitgevoerd.

De Raad koppelt hieraan volgende konklusies: In deze droeve aangelegenheid van moedwillige sabotage van een vitaal onderdeel van de uitrusting kan de Raad niet met zekerheid de dader aanwijzen. Er bestaan wel bepaalde vermoedens tegenover één van de bemanningsleden mede gesteund op het feit dat hij op de dag waarop moest gevaren worden zich aan boord heeft gemeld zonder werkkleding of enig voedsel. Ook is hij het die de plaats van de doorzaging van de kabel gevonden heeft, alhoewel deze plaats niet onmiddellijk in het oog sprong.

Deze persoon ontkent echter de dader te zijn. De andere bemanningsleden hebben allen verklaard niet te weten wie de dader zou kunnen zijn.

Een delegatie van de Raad is aan boord van de N.579 geweest. Er konden aldaar geen verdere feiten vastgesteld worden. Volgens de verklaringen van de eigenaar was de kabel praktisch volledig doorgezaagd juist voor de kast van de ontvanger. Hij heeft verder verklaard geen vermoeden te hebben over de persoon die de sabotage zou hebben gepleegd en er aan toegevoegd dat de bemanning op dat ogenblik meerdere rare kerels omvatte, inclusief de schipper.

Het is onaanvaardbaar dat een bemanningslid een vitaal onderdeel van de uitrusting van zijn schip vernield, klaarblijkelijk met de enige bedoeling op dat ogenblik niet te moeten varen.

Door het saboteren van het deccatoestel heeft het bemanningslid niet alleen zijn reder in kosten gebracht maar bovendien zijn medeopvarenden aan een groot risico blootgesteld. Het was best mogelijk geweest dat het vaartuig de haven had verlaten zonder dat de decca werkte, dat de schipper die slechts op volle zee inschakelde omdat bv. een slechte zichtbaarheid dit noodzakelijk maakte en pas dan vaststelde dat het toestel niet werkte. Het feit dat schippers ter visserij zich praktisch uitsluitend baseren op de decca voor de plaatsbepaling – een feit dat de Raad betreurt maar dat in de werkelijkheid steeds meer voorkomt – bewijst nog meer het erg gevaarlijk karakter van een dergelijke sabotagedaad.

Het stemt tot nadenken over de menselijke kwaliteiten van vissers, die om kortzichtige eigenbelangen, er niet voor terugdeinzen vitale navigatieapparatuur te vernietigen en aldus hun medeopvarenden potentieel in gevaar brengen.

Het feit dat de dader juist dit toestel saboteerde en geen ander deel van de uitrusting van het schip bewijst dat hij zelf ook wist dat het hier om een vitaal onderdeel ging.

Wie deze laaghartige daad ook heeft gepleegd,

hij dient er zich van bewust te zijn dat hij daarvoor zijn medeopvarenden zeker geen dienst heeft bewezen en hen integendeel in groot gevaar had kunnen brengen.

Totdaar de konklusie van de Raad.

VIER DAGEN SCHORSING VOOR ONVOORZICHTIGE SCHIPPER VAN O.285 „SUZY”

Vervolgens was er de zeer bizarre koers die de O.285 „Suzy” liep in de buurt van de boortorens van de „Danfeltet”. De O.285 voer midden dit verboden gebied en even later was er zelfs een zeer grote kans dat een bemand werkbootje van die boortorens zou overvaren worden. Slechts door een manoeuver van het laatste ogenblik door dit werkbootje werd een scheepsramp vermeden. De Deense overheid heeft terecht dit zwaar incident via diplomatieke weg bij het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen aangeklaagd en gevraagd op de hoogte te worden gehouden van het eventueel gevolg. Het is duidelijk dat schipper Roland Viaene een grove onvoorzichtigheid heeft begaan door de navigatie toe te vertrouwen aan de genaamde Yonten, een Turkse onderdaan die evenwel geen iota begrip had van navigatie. Dat komt schipper Viaene duur te staan want hij krijgt een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende vier dagen aangesmeerd in plaats van de door rijkskommissaris Carly gevorderde drie dagen.

OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Tenslotte werden nog sancties getroffen tegen schippers of roergangers die hun vaartuig een koers lieten lopen welke in strijd is met de voorschriften inzake het verkeersscheidingsstelsel in de Doverstraat.

– Schipper Robert Savels is de nieuwe recordhouder op dat vlak. Omdat hij in negen maanden tijd drie overtredingen beging, wordt hij als een koppigaard aangezien en dat kost hem dan een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende 10 dagen;

– Schipper Meyers Hubert van de Z.72 „Aquarius” komt er goedkoper van af. In het gebied van de Casquets stuurde hij gedurende ongeveer 12 mijl foute koers en dat moet hem twee dagen schorsing kosten, oordeelt de Raad.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Ongeveer vier uur na het verlaten van de Zeebrugse haven hoorde men aan boord van de Z.19 hevige kloppen op het achterschip. De motor werd verminderd en de schroef afgezet maar er werd vastgesteld dat er geen beweging in het schip kwam als de schroef meer werd ingeschakeld. Omdat het vaartuig nog binnen de zestig mijl van de kust lag werd de sleephulp van de ss Zeetijger ingeroepen die het vaartuig naar Oostende opsleepte. Op de slipway werd vastgesteld dat door het manoeuvreren, de schroefmoer was losgekomen en dat de schroef van de as was gekomen. De schroef zat klem tussen het roer.

VOORZITTER VANDERCROYSSSEN NEEMT AFSCHIED

Dinsdag heeft de heer Vandercruyssen (72) afscheid genomen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende. De scheidende voorzitter, die magistraat was bij de correctionele rechtbank te Antwerpen, heeft er een kwarteeuw voorzitterschap op zitten bij de Onderzoeksraad. Het was in januari 1952 dat hij de eed aflegde als voorzitter en sedertdien zijn niet minder dan 498 zaken door hem behandeld en afgehandeld. De h. Vandercruyssen was in de middens van de Onderzoeksraad een bijzonder graag gezien figuur; hij was minzaam, wist zich op een bijna perfecte manier in te werken in dat toch wel speciale milieu van de visserij en hij zocht vooral het menselijk aspect in deze vaak ruwe bonken die de vissers wel zijn. De h. Vandercruyssen slaagde daar op een perfecte manier in en vooral dat maakte hem zo'n algemeen gewaardeerd voorzitter. Nochtans, wee degene die zich te buiten ging aan excessen want dan kon de h. Vandercruyssen zich aanstellen als een bijzonder harde magistraat. Gelukkig, zo zegde hij dinsdag zelf, gaat het hier om uitzonderingen want doorgaans heb ik de vissers leren kennen als eerlijke, hulpvaardige mensen.

Rijkscommissaris Carly hield er aan, namens de visserij, hulde te brengen aan de figuur van voorzitter Vandercruyssen en gaf hem, als aandenken, een kopij mede van het allereerste vonnis dat door de h. Vandercruyssen werd geveld. Erg ontroerd nam de scheidende voorzitter afscheid met de woorden: dank voor de enorme vriendschap die ik bij de raadsleden van de Onderzoeksraad heb ondervonden en ik hoop dat U mij niet te vlug zal vergeten.

Mede namens onze redactie wensen wij de h. Vandercruyssen een verdiende rust en willen eveneens erg graag hulde brengen aan de bekwaamheid en vooral menselijkheid waarmee hij de Onderzoeksraad wist te leiden.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80
BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VRIJDAG 21 JANUARI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.135/275	—	12	7.400	147.656
N.3/232	—	68	6.050	207.310
O.309/N.719	—	22	11.900	257.086
O.128/279	—	30	11.650	258.860
O.123/306	—	45	8.900	208.710
O.141/369	—	38	3.700	126.970
N.708/709	—	15	1.000	42.460

MAANDAG 24 JANUARI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	18	480	—	1.351.774
O.317	18	455	—	1.442.265
WEST				
O.108	—	125	270	384.267
O.243	—	150	—	371.152
N.706	—	215	—	620.604
O.26	—	280	—	658.294
O.274	—	215	—	486.957
KUST				
O.123/306	—	40	9.600	163.126
O.279/128	—	160	1.350	138.642
N.3/232	—	120	3.050	147.556
N.708/709	—	115	10.450	207.630
O.127/303	—	75	6.050	102.936
N.719/309	—	32	4.450	83.860
O.135/275	—	45	2.800	53.240
O.141/369	—	50	12.150	214.800

DINSDAG 25 JANUARI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.309/N.719	—	—	8.000	108.800
N.3/O.232	—	6	7.700	107.860
O.135/275	—	15	7.800	109.996
O.128/279	—	6	8.200	118.670
N.708/709	—	6	9.350	134.586
O.141/369	—	—	10.350	134.550
O.123/306	—	11.550	152.460	
O.127/303	—	15.150	203.010	
WEST				
O.114	—	190	—	350.917
O.206	—	160	—	308.979
O.134	—	240	—	545.161
N.40	—	215	—	696.337
KANAAL				
O.118	—	210	220	774.954
NOORD				
Z.92	—	365	2.760	1.476.626

Nadat tijdens de voorgaande weken abnormaal hoge prijzen betaald betaald werden voor de meeste vissoorten, vooral voor gul en wijting, zijn deze week naar een normaler peil teruggekeerd. Kabeljauw noteerde dinsdag nog rond de 65 fr. en dat is dan al een heel stuk minder dan de 150 fr. en 180 fr. van de voorgaande weken. Ook de gullen moesten het met heel wat minder doen. De kleine sortering 5 viel terug naar 37 fr. en de gullen vier werden verkocht rond de 45 fr. Dit zijn dan de prijzen van de dinsdag, maandag lagen die nog een stuk hoger. Ook wijting liet het dinsdag afweten. Een 30-tal bennen moesten zelfs opgevangen worden, de grote sortering zakte van 58 naar 38 fr. op de dinsdagmarkt.

Voor schol lagen de prijzen tussen 33 en 55 fr. terwijl de tongen verkocht werden tussen 175 en 310 fr. met de slips als goedkoopste. Staartvis is ook erg duur gebleven, de kleinste sortering kreeg maandag nog rond de 200 fr. De haringvissers hebben het er beter afgebracht dan tijdens de eerste weken van januari. De vangsten die de afslag komen blijven weliswaar nog aan de kleine kant. De eerste dagen van de week werd nogal wat wijting bijgevangen en dit maak-

te dan de dagreis toch nog goed. Maandag evenwel was het gedaan met de hoge wijting-prijs en moesten tientallen bennen naar dierenvoeding verwezen worden. De haring zelf werd verkocht tussen 660 en 750 fr. de ben.

Garnaal werd ook nogal regelmatig aangevoerd. De aanvoer is zelfs ongewoon groot voor het jaargetijde. De garnaal zelf is aan de kleine kant maar noteerde toch prijzen die begrepen waren tussen 80 en 100 fr. het kg. Deze week nog eens twee IJslandse vangstjes op de markt. Voor de twee schepen samen nog geen 1.000 bennen. Het slechte weer op de visserij was hiervan de oorzaak. Rode zeebaars was de meest gebrachte soort, er werd tot 70 fr. het kg. voor betaald. Voor blauwe leng liep de prijs op tot 75 fr. en schelvis haalde zelfs 90 fr. het kg. Voor gul lag de prijs rond de 65 fr. Mooie partijen schaat werden verkocht tegen prijzen die schommelden tussen 75 en 80 fr. De opbrengsten beliepen uiteindelijk 1,3 en 1,4 miljoen fr. respectievelijk voor de O.129 en de O.317.

IJSLANDSE VISSOORTEN

	24-01	25-01
Gr. schelvis	83,00/ 98,00	
Mid. schelvis	76,00/ 90,00	
Kl. schelvis	70,00/	
Kabeljauw	32,00/ 48,50	
Gul	27,40/ 31,30	
Wijting	25,60/ 30,50	
Schaat	34,70/ 39,00	
Zeebaars	17,90/ 34,80	
Witte leng	32,50/ 35,10	
Blauwe leng	28,10/ 36,70	
Schartong	31,00/ 22,00	
Heilbot	204,00/264,00	
Koolvis	21,30/ 25,80	
Hondstong	16,70/ 52,60	
Zeewolf	/	
Staat	273,00/	

Verwachtingen

MAANDAG 31 JANUARI 1983

KANAAL: Z.499 - N.36 - O.33
WEST: O.83 - N.45 - N.597 - N.41 - O.229 - O.705 - N.736

DINSDAG 1 FEBRUARI 1983

WEST: O.285 - O.35 - Z.34

WOENSDAG 2 FEBRUARI 1983

WEST: O.108 - N.752.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 20 JANUARI

Z.509 W		80	4	396.700
Z.512 W	150	90	4	383.540
				780.240

VRIJDAG 21 JANUARI

Z.569 W	200	60	11	304.080
Z.564 W	280	120	11	575.890
				879.970

MAANDAG 24 JANUARI

Z.181 KRP	300	150	12	667.160
Z.16 W	1800	400	10	1.619.780
Z.507 W	500	170	13	955.480
Z.200 W	1800	200	12	942.170
Z.465 W	400	180	10	944.300
Z.289 N	3500	230	10	1.970.840
Z.324 W	2800	200	10	1.659.020
Z.568 W	500	100	11	583.330
Z.162 W	250	350	10	1.917.740
Z.578/580 K				143.630
Z.601/201 K				245.150
Z.437/548 K				211.194
Z.403/501 K				141.550
Z.554/560 K				156.990
Z.471/472 K				161.870
				12.370.204

DINSDAG 25 JANUARI

Z.525	200	50	11	461.750
M.15	2800	300	11	1.627.700
M.55	400	50	6	406.240
				2.450.690

WOENSDAG 26 JANUARI

Z.14 W	1800	360	14	1.436.280
Z.39 W	2000	500	13	1.609.386
Z.126 W	200	140	10	563.900
Z.462 W	1000	80	5	497.300
Z.296 W	1500	350	12	1.578.342
Z.300 W	1200	110	5	786.480
Z.596 W	1200	150	10	1.047.264
Z.437/548 K				81.510
Z.554/560 K				26.070
				7.626.532

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

NIEUWPOORT

ZATERDAG 22 JANUARI 1983

GARNAAL
O.470 177 kg. 17.650 fr.

MAANDAG 24 JANUARI 1983

GARNAAL
N.782 182 kg. 13.395 fr.
O.470 223 kg. 25.903 fr.

VIS
N.723 3.115 kg. 156.521 fr.
N.551 125 kg. 10.996 fr.
N.172 816 kg. 42.705 fr.
N.788 816 kg. 42.705 fr.
N.88 1.390 kg. 72.547 fr.
N.590 1.390 kg. 72.548 fr.

Na een langdurige periode van storm, slaagden toch twee koppels spanvissers, één vaartuig van de West en één kustvaartuig erin, hun vangst op de maandagmarkt te plaatsen. Tong der sortering 1 à 4 kreeg 288 à 320 fr./kg en tong der sortering 5 en 6 214 à 264 fr./kg. Varia haalde 130 à 170 fr./kg, griet 250 à 300 fr./kg en tongschar 95 à 156 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 55 à 65 fr./kg aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3000 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1600 à 1900 fr. de ben. Kabeljauw bekam 7100 à 7500 fr. de ben en gul 3100 à 7000 fr. de ben, zo werd voor de voorkleine gul zelfs 3150 à 3300 fr. de ben betaald. De schaars aangevoerde rog haalde een prijsnotering van 70 à 80 fr./kg. Grote wijting werd tegen 3050 à 3200 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1000 à 1400 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2500 à 2680 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 1900 à 2000 fr. de ben. Eveneens werden twee vangsten garnaal tegen 72 à 80 fr./kg aan de man gebracht.

DINSDAG 25 JANUARI 1983

GARNAAL
N.106 68 kg. 7.074 fr.

WOENSDAG 26 JANUARI 1983

VIS
N.738 2.618 kg. 108.945 fr.
N.700 1.707 kg. 115.190 fr.
N.346 2.954 kg. 111.992 fr.
N.710 7.564 kg. 337.100 fr.

Op de woensdagmarkt losten vier Westvaartuigen hun vangst. Grote tarbot bekam 510 à 524 fr./kg en middenslag tarbot 300 à 450 fr./kg. Tongschar kreeg 90 à 160 fr./kg, varia 180 à 200 fr./kg en griet 260 à 280 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3250 à 3750 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 3000 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1800 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3750 à 4000 fr. de ben geveild en gul tegen 2900 à 3600 fr. de ben, de prijs voor de voorkleine gul genoteerd bedroeg 2900 à 3050 fr. de ben. Grote wijting haalde 2100 à 2400 fr. de ben en kleine wijting 950 à 1300 fr. Grote zandschar werd aan 2400 tot 2600 fr. de ben geboekt en kleine zandschar aan 1900 tot 2100 fr. de ben. Moerrog kreeg 4250 à 4500 fr. de ben, tilten 3750 à 4250 fr. de ben en scherpstaarten 3500 à 3750 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2100 à 2400 fr. de ben aan de koper gebracht. Zeehaai kwam 20 à 25 fr./kg, wijl voor knorhaai 1750 à 2250 fr. de ben werd opgetekend. Vanwege de

handelaars viel op de woensdagmarkt een ruime belangstelling te noteren. Zodoende werd voor alle aangevoerde soorten een lonende prijsnotering bekomen.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
24 jan.	7.889	406.852
26 jan.	14.843	673.227

GARNAALANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
22 jan.	177	18.530	99	100
24 jan.	405	39.298	72	80
25 jan.	68	7.074	93	99

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 30.1 tot 5.2.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 30.1 en 5.2.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 30.1.83
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 30 en 31.1.83
- Dagelijks te 18.00 en te 20.00 u., behalve op 5.2.83
- Op 5.2.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.
- Dagelijks te 03.30 u., behalve op 30.1.83

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 30.1.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 30.1 en 5.2.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 30 en 31.1.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 5.2.83

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 20.55 u., behalve op 5.2.83

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40 en te 13.50 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

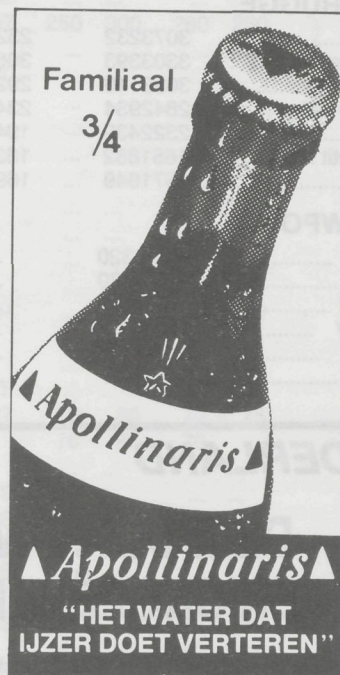
- Dagelijks te 10.35 en te 15.20 u.

BELGIË

■ Twee Belgische vissersvaartuigen waren verleden week aan de afslag in Grimsby, met name de Z.571 „Zephyr” en de Z.160 „Blue Angel”. De Z.571 maakte een brutobesomming van 1,6 miljoen B.fr. voor 400 bennen, hetzij 4 duizend B.fr. gemiddeld per ben van 50 kg., hetgeen een zeer goede prijs is. De Z.160 met slechts 228 van onze bennen besomde 1,050 miljoen B.fr., hetgeen nog een hoger gemiddelde gaf, namelijk 4.600 B.fr. de ben. Maar graag zouden we de rekening zien van de onkosten daaraan verbonden.

GROOT-BRITTANNIE

■ Voor de eerste tien maanden van het jaar 1982 bedraagt de aanvoer door Schotse vissersvaartuigen een waarde van 9,15 miljard B.fr., hetzij 13% meer dan het vorig jaar. Het is vooral schelvis die meer aangevoerd werd en wel van 69.200 ton voor de eerste tien maand van 1981 tot 93.900 ton voor dezelfde periode 1982. Men wacht zich echter uit deze opgang, van iets meer dan 1 miljard B.fr., bepaalde besluiten te trekken. Inderdaad wordt er bij het bekend maken van dergelijke statistieken, nooit de capaciteit, vooral dan in Pk-vermogen, van de onderscheidelijke vloten uit de beschouwde jaren medegedeeld, zodat men echt niet mag besluiten alsof de Schotse visserij in 1982 een voorspoedige visserij kende.



GESTRANDE BOEI VLOT GETROKKEN

Deze week dinsdag werd de grote Al-bis-boei die een tiental dagen geleden door de storm van zijn ankerplaats aan de Wielingen werd losgeslagen en op het strand van De Haan aanspoelde, weer vlot getrokken.

Het was zeker geen gemakkelijke karwei, dat door de sleepboot „Zearend” opgeknapt werd. De boei weegt inderdaad meer dan 13 ton en lag op het strand een honderdvijftig meter beneden de laagwaterlijn. Om de zaak nog moeilijker te maken lag de boei reeds behoorlijk vast in het zand.

Uit de boei werd voorafgaandelijk een hoeveelheid aanwezige propaangas verwijderd en de lamp uitgenomen. De boei kan in een speciaal daartoe ingebouwd omhulsel, zowat 20 m³ propaangas opnemen. Deze hoeveelheid is voldoende om de lichtsignalen één jaar in werking te houden.

Dinsdag werd dan bij hoogwater een kabel aan de boei vastgemaakt en slaagde de „Zearend” er in de boei los te krijgen en op sleeptouw te nemen. Oppervlakkig gezien, werd geen schade opgelopen, maar de boei werd toch eerst te Oostende binnen gebracht voor een grondiger onderzoek, het vullen van de propaangastank en het terug aanbrengen van de lamp voor het geven van de signalen. Hierna wordt de „Al-bis” zo spoedig mogelijk terug op haar plaats in de Wielingen gebracht. Voegen we er nog aan toe, dat de boei op het strand te De Haan heel wat nieuwsgierige bezoekers kreeg.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	24 jan.	25 jan.	26 jan.
Lappen	280 284	260 276	.....
Grote	290 310	310 322	.....
3/4	262 276	269 281	.....
Bloktongen	236 271	265 279	.....
Vóór-kleine	225 240	250 268	.....
Kleine	185 206	190 193	.....
Slips	174 113	150 159	.....

ZEEBRUGGE

	24 jan.	25 jan.	26 jan.
Grote	3073232	232 288	293 297
Bloktong	3303393	306 318	328 327
Fruittong	3033140	292 294	252 259
Schone kleine	2842934	234 273	218 226
Kleine	2322439	194 211	203 211
Tout petit	1651882	182 187	183 189
Slips	1571649	169	150 162

NIEUWPOORT

Tong I	288 320	.....	.....
Tong II	288 320	.....	.....
Tong III	288 320	.....	.....
Tong IV	214 264	.....	.....
Tong V	214 264	.....	.....
Kleine .....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	24 jan.	25 jan.	26 jan.
Platen	51 53	43 47	.....
lek (groot-klein) ..	44 52	36 40	.....
Derde slag	43 47	40 42	.....
Platjes	36 38	32 37	.....

ZEEBRUGGE

I	30 32	27 31	28 30
II	29 36	31 40	36 42
III	40 46	36 43	38 46
IV	38 43	36	36 39
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	55 65	.....	65 75
Drielingen	60 70	.....	60 70
Platjes	32 38	.....	28 36

NEDERLAND

DE ZAAK HAMLING-WIJNSCHENK OF EEN ONGEËVENAARDE MILJOENSTROP

Over de onverklikkelijke zaak Wijnschenk wordt in Nederland nog al wat nagekaart, vooral dan bij de leveranciers van het faillissement „Vriesvis Rederij en Handel B.V.”.

„Vriesvis Rederij en Handel B.V. werd gevormd via een samenwerking tussen de zeer gekende Nederlandse vishandel Wijnschenk en de Britse rederij Hamling. Hoe deze samenwerking in een juridische en handelsvorm gegoten werd, heeft men nog altijd het raden naar. In elk geval leverden de Nederlandse firmas in opdracht van de directie van Wijnschenk aan Vriesvis Rederij en werden ze ook via Wijnschenk betaald.

Vriesvis Rederij en Handel B.V. opereerde van uit IJmuiden met de treilers „St Jason”, „St Jasper”, „St Benedikt” en „St Jerome” die aan de Britse rederij Hamling toebehoorden, zijnde diepzeetreibers, die na het Brits IJslands avontuur niet meer naar de IJslandse vangstgronden konden gestuurd worden en voorlopig door Hamling in de Noordzee en elders ingezet werden. Deze vier diepzeetreibers werden omgevormd voor de makreeldiepvriesvisserij en grote aanpassingswerken moesten dan ook aan boord gebeuren, om deze uit te rusten met de nodige diepvriesinstallaties en apparatuur. Dit zaakje heeft natuurlijk tientallen miljoenen gekost en hiervoor zou de Britse Rederij Hamling voor ruim 200 miljoen B.fr. kredieten bekomen hebben bij de Britse banken.

In de beginfase in 1981 werden de Nederlandse leveranciers voor leveranties aan „Vriesvis” regelmatig en prompt door Wijnschenk betaald. Dit veranderde echter sinds midden 1982 en de betalingen gebeurden moeilijker en op langer termijn. Dit zou in feite een teken aan de wand moeten geweest zijn, maar in tijden dat de cliënteel niet te dik loopt, nemen de firmas dat wel op

de koop toe. Thans schijnt echter aan de betalingen een eind gekomen te zijn omdat Hamling te ver in het krijt stond bij zijn Britse geldschieder, waardoor deze de nog uitstaande vordering van nagenoeg drie miljoen pond, zegge zowat 220 miljoen B.fr. voor betaling aan Hamling betekende. Deze rederij kon hier niet aan voldoen, hetgeen een faillissement betekent en waarop de vier betrokken schepen van „Vriesvis” aan de ketting gelegd werden. Het is duidelijk, dat deze schepen dus borg stonden voor de Britse lening van diepvries.

Thans laat „Hamling” weten, dat de leverings-schulden in Nederland aan „Vriesvis” een zaak zijn voor Wijnschenk, terwijl deze laatste van oordeel is, dat hun firma in Nederland slechts de zaken van het Britse Hamling waarnaam en behartigde. Het komt er dus in de eerste plaats op aan te weten hoe die zaak, commercieel-juridisch in elkaar zit om de verantwoordelijkheden van beide partijen te bepalen, verantwoordelijkheden ten opzichte van de geldschieders en krediteuren van „Vriesvis”. Betrokken leveringsfirmas, die een tegoed hebben op „Vriesvis”, schijnen daar zelf niet goed op de hoogte van te zijn. Het wordt hier dan maar weer eens bewezen, dat het van belang is, minstens de statuten van firmas en B.V. op te vragen en zich te overtuigen van de waarborgen, die de bedrijven bieden vooraleer zich in leveranciers te ver te wagen. In elk geval zou het over tientallen miljoenen gaan en het zou dus geen verwondering baren moesten, als gevolg van het faillissement van „Vriesvis”, enkele kleinere Nederlandse firmas in betalingsmoeilijkheden geraken. Als de Britse kredietinstelling reeds een vordering van meer dan 220 miljoen kan laten gelden, dan zal de verkoop van de vier vaartuigen hier zeker

nog niet voor volstaan. Anderzijds blijven de vier diepvriestreibers ten slotte toch maar tweedehands vaartuigen en ook kwa rendement, zal dit wel zo gebleken zijn. Een niet haalbare zaak ~~te~~ tegenover de uiterst geperfectioneerde en gesofistikeerde nieuwe recente Nederlandse diepvriestreibers op de makreel en haring.

In verband met de faling van Hamling doen in Oostende geruchten de ronde dat de reders die te Grimsby verkopen niet zouden uitbetaald zijn. Dat is een leugenachtige bewering want een Oostends reder gaf ons de verzekering dat er tot en met de laatste verkoop werd uitbetaald door Hamling.

IERLAND

■ In Dublin in Ierland gaat van 19 tot en met 21 april de tweede Internationale Schaal- en Schelpvis Konferentie door, nadat vorig jaar de eerste konferentie op de Kanaaleilanden gehouden werd. Sprekers uit landen met een belangrijke schaal- en schelpvisserij, komen er aan het woord, terwijl er eveneens over farming zal gesproken worden. Er zullen vertegenwoordigers uit 30 landen aan deze konferentie deelnemen. De Belgen zijn daar natuurlijk niet bij.

ALLERLEI

■ Volgens de Gentse professor Cuvelier, kan door het gebrek bij de mensen aan vitamine „B”, hoesten, verkoudheden en griep, een halt toegeroepen worden door het regelmatig verwerken van verse oesters. Hierop heeft de heer Verwijs uit Yerseke, ter gelegenheid van een rondgang door Belgische journalisten, een onfeilbaar middel tegen griep afgekondigd. Wordt men de eerste symptomen van de griep gewaar, dan speelt men liefst een dozijn oesters met wat citroen naar binnen, kruipt in het bed en de volgende morgen staat men fris, zonder griep uit het bed, aldus de heer Verwijs.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	24/	1	24/	1	25/	1	25/	1	26/	1	26/	1	24/	1	26		
Tarbot grote	300	373	440	485	400	433	493					499	510			510	524
Tarbot middel	253	277	305	395	350	377	392	413				399	339			300	450
Tarbot klein	228		264	300	175	299	295					220	339				
Griet groot	200	236	254	277	213	224	197	237				185	197	250	300	260	280
Griet middel	150	169	180	186	165	176	152	190				154					
Griet klein	116		118	123	100	148	109	129				109	130				
Schelvis groot																	
Schelvis middel																	
Schelvis klein																	
Heek grote					151												
Heek middel	161				119	125											
Heek klein	104				58	107											
Lom																	
Leng	71																
Rog I			90	95			95					83	87			85	90
Keilrog																	
Rog																	
Tilten	75	92	92	94								70	75			75	85
Scherpstaart	52	86	99	116								85	87	70	80	70	75
Halve mans	64	83	80	84								70		70	80	70	
Teelt			75	81			50					71					
Katrog	28	31	47	54								40	78				
Kabeljauw	85	118	92	123	63	88	86	116				97	68	140	150	75	80
Gul (groot)	82	85	95	109	63	75	90	114				65	68	140		58	70
Gul (middel)	54	63	78	94	53	65	84	91				84	58				
Gul (klein)	26	53			23	44											
Hozemondhamme	158	288	180	402	171	291	230	349				90	318			377	380
Wijting groot	36	60	45	54	36	46	40	48				44		61	64	42	44
Wijting klein	31	42	24	34	18	22	20	24				19		20	28	19	26
Schar	28	46	26	32	21	32	33					26		40	57	40	50
Steeschol	26	155			48	140											
Zeehaai	78	82	74	80	71	77	68	74				80	83			20	25
Hondshaai	32	41			22	35											
Doornhaai																42	48
Pieterman																	
Makreel																	
Horsmakreel																	
Zeekreeft																	
Schaat																	
Zeebaars (klipvis)																	
Kongeraal	24	48			20	50											
Schartong	20	60												95	156	90	160
Volle haring																	
IJle haring																	
Haringshaai																	
Steenholk	34	40			16	25											
Heilbot																	
Steur																	
Koolvis																	
Zeewolf																	
Pollak																	
Zonnevis																	
Koningsvis																	
Vlaswijting																	
Zeeduivel																	
Schotse schol																	
Zeehond			34	38								60					
Bot														15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)												45	60				
Grauwe poon (knorhaan)	45		30	36	40		50					32				35	45
Rode knorhaan	65	100			39	80											
Posten			24	29			24	32				17					

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 17 januari** werd aangevoerd : 13.710 kg. tong, 139 kisten tarbot en griet, 985 kisten kabeljauw, 7 kisten schelvis, 52 kisten wijting, 1.890 kisten schol, 46 kisten schar en 164 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 22,51-18,86, grote tong 19,15-17,72, grootmiddel tong 17,78-16,91, kleinmiddel tong 13,84-12,25, tong één 11,92-10,75, tong twee 9,85-7,72.

Per 40 kg.:

tarbot 750-390, griet 450-264, kabeljauw één 180-136, kabeljauw twee 256-264, kabeljauw drie 180-164, kabeljauw vier 172-160, kabeljauw vijf 134-88, schelvis vier 132-128, schol één 90-77, schol twee 106-92, schol drie 100-90, schol vier 100-92, wijting drie 128-70, schar 110-79, bot 26, haai 140, tongschar 258-70, hammen met kop 348-234, hammen zonder kop 790-620, kleine kreeft 196-176, poontjes 81, steenbolk 82-80.

Het ruwe weer is er vorige week oorzaak van geweest dat er op twee dagen van deze week geen aanvoer te vermelden was. **Aan de woensdagmarkt van 19 jan.** waren slechts twee kottertjes present met een gezamenlijke aanvoer van 215 kilogram tong en 67 bakken diversen. Hiervoor werd betaald in guldens, per 1 kg.: tarbot 22,67-22,32; grote tong 21,62-21,39; grootmiddel tong 22,34-22,18; kleinmiddel tong 18,18-17,85; tong één 16,14-15,90; tong twee 13,13-12,76. Per 40 kg.: tarbot 795-594; griet 515-352; kabeljauw één 204; kabeljauw twee 242-220; kabeljauw drie en vier 274; schol één 136; schol twee 138-136; schol drie 148-138; schol vier 132-118; wijting 156; bot 37-34; steenbolk 98. Na een lege hal aan de donderdagmarkt van 20 januari, werd er aan de vrijdagmarkt van 21 januari aangevoerd: 800 kg. tong; 19 kisten tarbot en griet; 533 kisten kabeljauw; 188 kisten wijting; 115 kisten schol; 67 kisten schar; 14 kisten haring en 232 kisten diversen. Hiervoor werden wederom fantasieprijzen betaald. In guldens werd betaald per 1 kg.: tarbot 27,62-27,39; grote tong 22,86-21,49; grootmiddel tong 24,28-22,54; kleinmiddel tong 20,44-18,66; tong één 18,03-17,13; tong twee 15,15-14,71. Per 40 kg.: tarbot 9,71-671; griet 674-500; kabeljauw één 234-192; kabeljauw twee 294-230; kabeljauw drie 252-220; kabeljauw vier 246-182; kabeljauw vijf 230-142; schol één

124-110; schol twee 130-122; schol drie 126-110; schol vier 118-100; wijting drie 150-106; haring één 46-45; schar 130-112; steenbolk 118-75; kuit 105-98; horsmakreel 72-70; bot 40-26; tongschar 252-212.

Dat de storm in het zuidelijkste deel van de Noordzee heel wat milder was dan in het noordelijkste deel, werd deze week wel duidelijk, want vanuit België is deze week het tekort aan aanvoer heel best aangevuld kunnen worden. Vanuit Denemarken kwam zo goed als geen aanvoer via de Importeurs.

Aan de **maandagmarkt van 24 januari** werd aangevoerd: 9.830 kg. tong; 65 kisten tarbot en griet; 886 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 357 kisten wijting; 1224 kisten schol; 103 kisten schar; 36 kisten tongschar; 299 kisten haring; 464 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: tarbot 29,67-25,99; grote tong 19,88-18,60; grootmiddel tong 20,21-18,81; kleinmiddel tong 16,20-15,11; tong één 15,30-14,06; tong twee 13,46-11,53. Per 40 kg: tarbot 1008-670; griet 634-448; tongschar 321-72; kabeljauw één 222-138; kabeljauw twee 230-124; kabeljauw drie 172-132; kabeljauw vier 156-130; kabeljauw vijf 162-104; schol één 114-102; schol twee 132-118; schol drie 130-106; schol vier 112-100; wijting drie 118-80; schar 85-60; haring twee 34-33; bot 50-30; steenbolk 92-64; krab 50; schelp 32; grote kuit 9; roggen 262-184; kleine rog 114.

NEDERLAND

■ Op zaterdag 15 januari werd de nieuwgebouwde „UK 16” aan de reders overgedragen. Deze nieuwe Nederlandse Noordzeekotter is het zoveelste bewijs van het vertrouwen van de Nederlandse visser in de toekomst. Lengte van het vaartuig bedraagt 41 m., breedte 9 m., holte 5,10 m. Er komt een motor Deutz in het vaartuig van 2259 PK, die een schroef aandrijft van 3 m. die in een vaste straalbuis draait. In het vaartuig is een boegschroef aangebracht.

■ Volgens de heer Boddeke van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek uit IJmuiden werd voor de eerste maal in de geschiedenis voor Hoek van Holland een Cohozalm gevangen, die in feite aan de Amerikaanse Westkust thuis hoort. Ook werden er door hengelaars zeeforellen, zeebaarzen en tarbots gevangen, namelijk al vissen die helder water opzoeken. Hieruit zou bijna het besluit moeten getrokken worden, dat het water van de Rijn die daar niet zover van in

de Noordzee terecht komt, toch niet zo erg door afval bezoedeld is als men doorgaans aanneemt, ofwel dat de deeltjes afvalstoffen intussen reeds op de bodem van de Rijn terecht zijn gekomen. Verder beduidt helder water nog altijd niet volledig zuiver water.

■ Op de scheepswerf Bijlholt b.v. in Nederland werd de „Uk 253” één der grootste kotters te water gelaten. Het vaartuig wordt voorzien van een hoofdmotor van... 2000 Pk. Het schip werd gebouwd voor de familie Post uit Urk en vervangt de vorige „Uk 253” die doorverkocht werd. Deze kotter kwam vorig jaar in het nieuws toen het door de Duitse marine wegens vermeend vissen in de Duitse 12-mijlszone opgebracht werd. Na heel wat juristerij, werd de Nederlandse schipper tenslotte door een Duitse rechter vrijgesproken. Het nieuwe vaartuig wordt „Aaltje Visser” gedoopt.

■ De Katwijker viskotter „KW 149” is verleden week op het strand van Texel vastgekomen. Het vaartuig werd in stormweder wegens motorpanne opgesleept. Door het breken van de opsleppingskabel ter hoogte van Texel, dreef het vaartuig af en kwam op het strand terecht. De politie stelde een bewaking in om eventuele plunderaars van een bezoek aan het schip te weerhouden.

■ Op basis van de nationale visserijmaatregelen heeft de Nederlandse minister van landbouw en visserij, de heer Braks, de haringvisserij ten westen van Schotland open verklaard. Reden hiertoe is het feit, dat door de makreelvisser, eveneens grote hoeveelheden haring gevangen worden en om deze aan boord te kunnen houden wordt nu de haringvisserij ten Westen van Schotland eveneens open gesteld. Deze haring komt dan natuurlijk op de kwota zeevis van Nederland voor 1983. Van zodra er een gemeenschappelijk visserijreglement van kracht wordt, vervallen dan de nationale maatregelen die thans voorlopig van kracht zijn voor de bescherming van de visbestanden.

■ Op vrijdag 18 en zaterdag 19 februari gaan in het Nederlandse Bakkeveen de visserijdagen door. Op deze dagen gaat het vooral over de garnaal, de mossel en de kustplatvis. Deze visserijdagen worden nu voor de 35e maal gehouden in de volkshogeschool „Allardsoog”.

■ Een uniek feit in Nederland is dat het mossel-fonds praktisch tot op de bodem leeg is. Het mossel-fonds wordt gespijsd door heffingen op de te koop aangeboden en aangevoerde mosselen. Deze aldus gevormde pot wordt dan gebruikt om de niet verkochte mosselen op te vangen. Deze laatste worden dan verwaterd door de zorgen van het mossel-fonds om later bij passende gelegenheid terug aangeboden te worden. Dit ledig zijn van het mossel-fonds, is sinds het bijna vijftigjarig bestaan nog nooit voorgevallen. Men wijft dit aan een te grote aanvoer op de mosselveriling en een mindere omzet, waardoor heel wat partijen in de veiling onverkocht geraken. Sommige jaren werd zelfs een niet onbelangrijk overschot van de heffingen terug onder de aanvoerders verdeeld.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 49 kotters :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
15.999 kg.	Tong	f 242.466,18	van f 23,50 tot f 8,65
3.274 kg.	Tarbot	f 55.116,44	van f 28,73 tot f 7,97
85.520 kg.	Schol	f 233.319,19	van f 3,65 tot f 2,28
76.325 kg.	Kabeljauw	f 321.176,58	van f 12,03 tot f 1,53
1.408 kg.	Griet	f 13.655,52	van f 13,52 tot f 6,93
4.130 kg.	Schar	f 9.442,01	van f 3,01 tot f 1,68
2.370 kg.	Wijting	f 7.467,00	van f 3,76 tot f 2,28
64.776 kg.	Diversen	f 248.553,30	
253.802 kg.		f 1.131.196,22	

DEENS PARLEMENT AKKOORD MET HET NIEUW VISSERIJ-COMPROMIS

Niettegenstaande volgende week de ministers van de EEG-landen die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, terug zullen bijeenkomen om de visserijregeling tussen de Tien in een definitieve vorm te gieten, kunnen we onze lezers toch reeds mededelen dat de Deense parlementaire Commissie, die het voor het zeggen heeft en aldus het Deens parlement kan verbinden, eindelijk ingestemd heeft met het nieuw compromis-voorstel, dat een resultaat is van de onderhandelingen die gevoerd werden tussen de minister van buitenlandse zaken van de Duitse Bondsrepubliek Genscher, tevens voorzitter van de EEG-ministerraad, de heer Ortolini, onderzitter van de EEG-kommissie te Brussel en de heer Elleman minister van buitenlandse zaken van Denemarken.

Zoals we vroeger reeds hadden medegedeeld, was de EEG reeds bereid gevonden geweest om Denemarken een bijkomend contingent kabeljauw te geven in de Noordzee en een kwotum van 20 duizend ton makreel rond de Schotse kust. Dit bleek echter niet voldoende te zijn voor Denemarken omdat zij dit ook voor de toekomst wensten gewaarborgd te zien, iets waarmee vooral de Britse en de machtige Schotse producentenorganisaties niet akkoord konden gaan en daaromtrent druk op hun regering uitoefenden opdat deze niet zou toegeven aan de Deense eisen. In feite is het nu dus uitzien naar de Britse houding op een volgende bijeenkomst van de EEG-ministers, hoewel we de overtuiging toegedaan zijn, dat Groot-Britannië het nieuw compromisvoorstel zal aanvaarden omdat het uitblijven van een visserijreglementering voor de Gemeenschap eveneens belet, dat de vele Schotse treilers in het Noorse gedeelte van de Noordzee toegelaten worden waardoor zij bijna gedwongen worden op te liggen.

Voorlopig houdt men de bijzonderheden over de nieuwe overeenkomst in besloten kring omdat het ten slotte de tien visserijministers zijn, die daaraan eerst hun goedkeuring moeten geven. Nochtans konden we reeds uit Deense kringen vernemen, dat het nieuw ontwerp praktisch volledig aan de eisen van Denemarken tegemoet

gekomen is. Aldus zou het vissen op makreel voor de Deense visserij bestendig worden, terwijl dit land anderzijds een groter kwotum kabeljauw toegewezen kreeg, evenals een groter contingent haring in het Kattegat en Skagerak. Anderzijds zal eveneens overwogen worden Denemarken een eventueel aandeel te geven in de ongebruikte kwota. Hiervoor zal voorafgaandelijk een verslag dienen opgesteld te worden.

Uit dit alles blijkt terug, dat het dwarsliggen en het stokebranden door Denemarken renderend is gebleken. Dit land dat één van de voornaamste schulden is aan de uitmoording van jonge vis, zowel haring als wijting, kabeljauw, sprong, enz. voor vismeelindustrieën, wordt thans in naam van deze praktijken beloond, omdat de, in de paar laatste tientallen jaren breed uitgebouwde vismeelindustrie, toch maar niet werkloos zou komen te staan.

Het is eveneens Denemarken dat in het Kattegat en Skagerak een uitmoordende jacht op de jonge haring maakt, met als gevolg het niet, of moeilijk terug op peil komen van de haringstock in de noordelijke Noordzee, waardoor de Nederlanders in de laatste paar jaren onder meer aan geen contingent zomersharing, namelijk de fameuse maatjesharing geraakten. Inderdaad zwermt de jonge haring uit het Kattegat en het Skagerak later in het seizoen naar de Noordelijke Noordzee en tot onder de Schotse kusten, zodat ook de Britten het slachtoffer werden van de vraatzucht van de Denen, die duizende tonnen jonge haring voor de vismeelfabrieken vangen. In de Britse vakbladen kregen we, een paar jaar terug, vlammende reportages over deze uitmoording van de jonge haring.

Het feit, dat de andere landen niets afgenomen worden van de hun eerder toegekende kwota, is slechts een magere troost, want ten slotte komt, hetgeen Denemarken nu zoveel meer krijgt, toch van de gemeenschappelijke visserijrijksdom van de Tien landen. Toch blijft het nog altijd uitkijken naar het standpunt van de Britse minister van Landbouw en Visserij, want als er enige tegenstand komt uit de overige Negen, zal het van dit land uitgaan. En met reden.

WAAR ZIT DE VELE HARING IN DE NOORDZEE?

Het laatste besluit van de internationale biologische werkgroep aan de hand van proefondervindelijke waarnemingen op de Noordzee, stelt vast dat er nu terug één miljoen ton volwassen haring in de Noordzee aanwezig is, hetzij tien maal meer dan in het jaar 1975 toen de volwassen haring op uitsterven stond door de overbevissing voor industriële doeleinden. Vanaf 1976 werd toen tot een haringstop beslist, die dus zeer goede resultaten heeft opgebracht.

De onderzoeken ondernomen door Britse biologen in de Noordzee hebben anderzijds eveneens uitgewezen, dat de haring aan een buitengewoon goed herstel toe is. Men is er dan ook praktisch zeker van dat de haringwerkgroep die nog dit voorjaar bijeenkomt en er alle resultaten van de onderzoeken zal samenbundelen met een gunstig advies over de brug zal komen, onder meer voor een zomersharingvisserij. Dit zal zeker wel hoopvol klinken voor onze Noordburen, die dus terug op een kwotum zomersharing, de zo geroemde groene haring of maatjesharing zullen kunnen rekenen.

Alhoewel de onderzoeken van de biologen zich in het bijzonder op het centraal- en noordelijk gedeelte van de Noordzee hebben toegespitst, mogen we toch aannemen, dat ook het haringbestand uit de zuidelijke Noordzee zich buitengewoon goed heeft hersteld. Dit werd trouwens reeds verleden jaar vastgesteld. Daarom dan ook onze vraag waar deze haring, die thans van uit het zuiden van de Noordzee naar het noorden trekt, thans gebleven is.

Inderdaad zijn de haringvangsten door, onder meer de Belgische vloot, hoofdzakelijk uit Oostende, in de Oostendse afslag binnen gebracht, zeer aan de lage kant in vergelijking met het vorig jaar. Het is dus een kwestie van het lokaliseren en het vinden van de haring, want er wordt overall beweerd, dat er veel haring zit en sommige kranten spreken zelfs van het bolstaan van de Noordzee van haring! Daar hebben de Oostendse haringvissers, tot op dit ogenblik, echter een andere mening over.

Maar als men de dagbladen moet geloven, is dat wat anders. Laat ons dus de beslissing van de biologen afwachten.

EEN WINDMOLEN TE ZEEBRUGGE?

Zeer onlangs richtte volksvertegenwoordiger Manu Desutter een parlementaire vraag aan de Minister van Openbare Werken in verband met een eventuele plaatsing van een windmolen op de zeedijk te Zeebrugge.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

Naar ik via de pers mocht vernemen zou het Ministerie van Openbare Werken beslist hebben twee windmolens aan te kopen waarvan een zou worden ingeplant op de zeedijk te Zeebrugge en de andere zou worden opgericht aan de E10 te Zemst.

Deze windmolens zouden elektriciteit produceren.

Mag ik aan de achtbare Heer Minister vragen waartoe deze energie zal dienen? Werden ter zake reeds de vereiste bouwaanvragen ingediend? Licht het in de bedoeling om op de voormelde plaatsen of elders nog soortgelijke molens op te richten?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Hierop antwoordde de minister als volgt:

In antwoord op zijn vraag nr. 64 dd. 16.12.82 deel ik het geachte Lid mee dat mijn departement in de onmiddellijke toekomst de oprichting voorziet van 2 windmolens voor de productie van elektrische energie.

De eerste windmolen, met een maximumvermogen van 150 kW, zal opgericht worden in de voorhaven van Zeebrugge, in de nabijheid van de nieuwe zeesluis. De opgewekte energie zal gebruikt worden voor de voeding van de elektrische uitrusting van het sluisgebouw en van de elektromechanische uitrusting van de sluis zelf. Gedurende de periodes waarin de opbrengst groter is dan het verbruik wordt het energieoverschot in het lokale elektriciteitsnet gestuurd en is aldus beschikbaar voor derden.

De tweede molen, met een maximum vermogen van 100 kW, zal opgericht worden naast het nieuwe werkhuis van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica te Mechelen, aan de afrit van de E10-autoweg. De opgewekte energie zal aldaar dienen voor de voeding van de elektrische uitrusting van de magazijnen en kantoren; het teveel aan energie wordt eveneens in het lokale distributienet gestuurd.

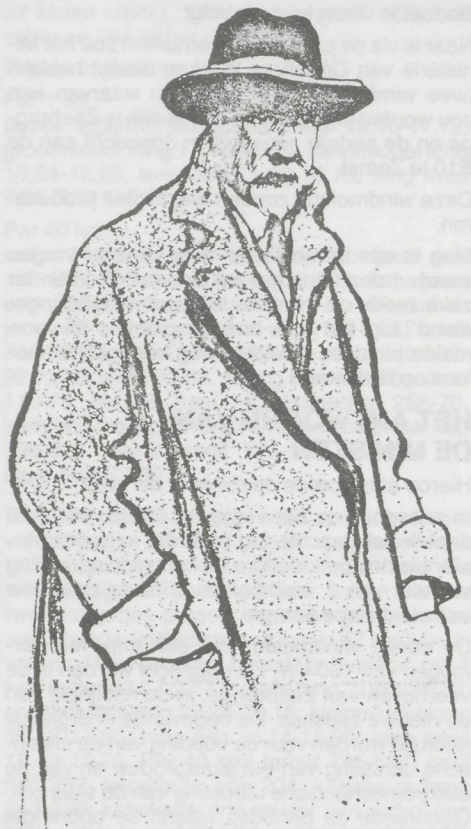
Wat betreft de bouwaanvragen kan ik U meedelen dat voor Mechelen de bouwtoelating werd afgeleverd en dat voor Zeebrugge de bouwaanvraag op 29 juli 1982 werd ingediend en de procedure haar normaal verloop kent.

ALLERLEI

■ Volgens de heer Woltjer, lid van het Europees Parlement voor Nederland, Partij van de Arbeid, zou het kwotasysteem in de visvangstverdeling van de Gemeenschap, dienen vervangen te worden door een vergunningstelsel voor individuele vissers. Te grote vangstcapaciteit zou moeten teruggeschroefd worden en dit aan de hand van een nieuwe uitsanering of uitkoopregeling! Wat de opgeschroefde vangstcapaciteit betreft, wijzen wij de heer Woltjer in dit verband op de Nederlandse zeer recent van stapel gelopen meer dan 70-meter hekdiepvriestrelers. Het zal dan ook voor dit Europees parlementslid, vegen voor eigen deur worden. Dergelijke parlementsliden bewijzen evenwel ook hoever ze van de realiteit en de praktijk staan. En zeggen dat zo'n mensen het in Europa voor het zeggen hebben.

MARINESCHILDERS VAN BIJ ONS :

HENRI CASSIERS



Zelfportret van Henri Cassiers
omstreeks 1928
(verz. A. Degraeve - Oostende)

Ter gelegenheid van een salon van marineschilders in het Oostendse Kursaal, anno 1901 schreef James Ensor ondermeer het volgende :

„H. Cassiers allume de feu nacré ses marines délicates émaillées de jolies tenues et charmeresses. Rendons hommage à ce fluidiste fervent, l'un des princes de l'aquarelle belge.”

Is er een mooier eresaluut denkbaar dan dat van Ensor die elders zijn kritiek niet spaarde ?

Voor de talrijke bewonderaars van de Belgische affichekunst „1900”, voor de ontelbare prentkaartenverzamelaars die de Vlaamse kust als thema kozen en voor de bibliofielen is Henri Cassiers vast en zeker geen onbekende. Zowel zijn affiches, zijn prentkaarten als de door hem geïllustreerde boeken zijn heden ten dage zeldzame en gegeerde collectiestukken. De schilderachtigheid van zijn tekening en zijn direct koloriet maken zij werken tot het beste wat er rond 1900 op dat gebied gepresteerd werd.

Cassiers was zó goed, dat niemand minder dan Ferdinand Knopff, de oververfijnde fin-de-siècle artiest een artikel over hem publiceerde in het gezaghebbende Britse kunstmagazine „The Studio” (1902).

Een groot aantal werken van Cassiers staat met zee en kunst in verband. Het was dan ook maar passend in deze reeks een bijdrage aan hem te wijden.

xxx

Henri Cassiers werd op 11 augustus 1858 te Antwerpen geboren. Lange tijd volgde hij een architectenopleiding terwijl hij in zijn vrije uren leerling was van de amateur-kunstschilder Henri Stacquet (1838-1906), gekend voor zijn marines, stads- en dorpsgezichten, vooral in waterverf. Samen met hem en met Victor Uytterschaut trok Cassiers er dikwijls op uit.

Cassiers zou voor het eerst exposeren in 1881, 22-23 jaar oud dus. Net als zijn leermeester Stacquet werkte Cassiers bij voorkeur met aquarel. Tot in de negentiger jaren bleef zijn stijl uitgesproken realistisch. Een mooi voorbeeld daarvan is zijn aquarel „Te Axel” uit 1894 bewaard in het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen. In dat werkje vinden we alle kwaliteiten van Cassiers' kunst terug : nadruk op het pittoreske, gekoppeld aan een gedegen vakmanschap en een frisse, blij visie op de dingen van elke dag. Cassiers was ook werkzaam als illustrator voor diverse magazines zoals „Le Globe Illustré” en „L'Europe Illustrée”.

Net als zijn collega's marine-schilders was Cassiers ook een nimmer rustend reiziger : Holland, Zeeland vooral, maar ook Engeland, Bretagne, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Zijn hart ging echter naar de zee, de kustplaatsjes en de rivieren. Zijn woning en atelier bevonden zich te Brussel, Abdijstraat 18.

xxx

Als affiche-ontwerper kreeg Henri Cassiers vaak bestellingen vanwege de grote maritieme maatschappijen : de Red Star Line, de Oostende-Doverlijn, de American Line, enz. Het werden tal van bontgekleurde litho's, helemaal in de geest van de vooruitstrevende 1900-affichestijl : het fantasievolle lettertype, de vereenvoudigde maar vlotte tekening, de sierlijke lijnvoeringen en het fijne kleurenspeel... alles is er.

Typisch Cassiers is wel de speciale compositie : de wijdse zeepartij, waarop een of ander luxepassagiersschip, wordt telkens gebroken door een schilderachtige figurengroep op het voorplan, zoals vissers op hun bootjes, een veerman op zijn overzetje...Door deze figurengroepen poogde Cassiers de toeschouwer als het ware in de voorstelling te betrekken : de figuren verwijzen naar het hoofdgebeuren, en dat is natuurlijk het passagiersschip in kwestie.

Prachtige voorbeelden daarvan zijn de affiches „AMERICAN LINE PHILADELPHIA QUEENSTOWN LIVERPOOL”, de prachtige „RED STAR LINE ANTWERPEN NEW YORK” en de affiche zonder opschriften voor de lijn Oostende-Dover.

De zee en de Vlaamse kust inspireerden Cassiers verder tot de prachtige illustraties bij Jean d'Ardenne's „Guide illustré de la côte de Flandre” : Gezichten op de Dijk, het Chalet, het Kursaal, het Stadhuis, het Staketsel, de Haven, het Vissersdok... te Oostende, een gezicht op het dorp Mariakerke, enz.

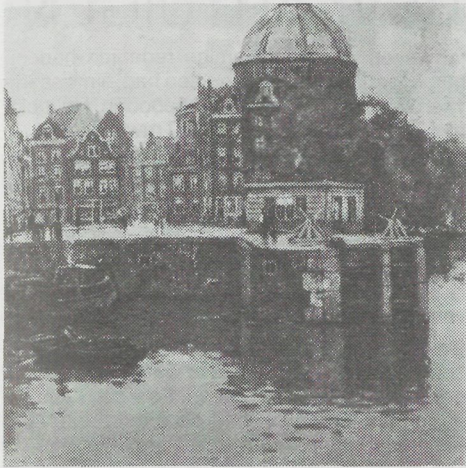
Ter documentatie vermelden we hier ook nog de titels van enige andere werken die Cassiers illustreerde : C. Mauclair's „Trois femmes de Flandres” en C. Buysse's „Contes des Pays-Bas”.

De laatste jaren van de vorige eeuw waren ook de tijd waarin het fenomeen „prentkaart” furore maakte. Net als P.J. Clays, liet ook Cassiers zich niet onbetuigd. Zo kennen we van hem ondermeer een reeks van 12 prentkaarten de Belgische kustplaatsen voorstellend, en ook een publicitaire kaart voor het badplaatsje De Haan. Uiteraard vieren nu maritieme motieven hoogtij !

Ook op het pedagogische vlak was Cassiers actief : hij leverde de ontwerpen voor een hele reeks didactische schoolplaten die op geprepa-



Visserskaai te Oostende



In een Hollandse haven

reerd linnen werden afgedrukt. Hele generaties ontvingen enige aardrijkskunde-kennis aan de hand van die gekleurde prenten! Eén daarvan stelde een gezicht op de Oostendse Handelsdokken voor.

Het was naar aanleiding van een salon van Belgische marineschilders dat in 1901 in het Oostendse Kursaal dat in 1901 doorging, dat Ensor de tekst schreef waarmee dit artikel aanvangt. De schilderijen van Cassiers hingen er naast werken van Bartsoen, Maurice Hagemans, Oscar Halle, Théo Hannon, A. Marcette, Auguste Musin, Constantin Meunier, Henri Permeke, A. Lemayeur, H. Stacquet en Victor Uytterschaut.

Bij zijn leven was Cassiers lid en later voorzitter van de bloeiende „Belgische vereniging van Aquarellisten”.

Naar het einde van zijn leven toe sukkelde Cassiers erg met zijn ogen. Hij overleed te Brussel in 1944.

Wie het werk van Cassiers nader wil leren kennen, kan ondermeer op volgende adressen terecht:



- Te Antwerpen, KMSK (Aquarellen „Te Axel” en „Te Volendam”).
- Antwerpen, Museum Vleeshuis (affiches).
- Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum (affiches).
- Brugge, Groeningemuseum (aquarel „Stadsgezicht in Nederland”).
- Brussel, Kon. Bibliotheek Albert I - Prentenkabinet.
- Brussel, KMSK („Visserskaai te Oostende”, „Katwijk”, „Boulevard te Amsterdam” en „Zondag in Zeeland”).
- Brussel, Ministerie van Onderwijs („Bloemenmarkt te Brussel”).
- Namur.
- Oostende, Heemkundige Kring „De Plate”.
- Paris, voorm. Musée du Luxembourg.
- Roma, Galleria d'Arte Moderna.
- Sint-Joost-ten-Node, Musée Charlier (aquarel „Molens te Volendam”).

N. HOSTYN
Conservator Stedelijke
Musea Oostende

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: BEN IK DOOR EEN VOORLOPIGE VERKOOPSOVEREENKOMST REEDS GEBONDEN?

ANTWOORD:

- Wanneer een verkoper zich verbindt de eigendom van een goed over te dragen aan de koper die akkoord is om daarvoor een bepaalde prijs te betalen, dan ontstaat er een verkoopsovereenkomst.
- Eenmaal het akkoord bereikt, wordt er tussen partijen een voorlopige verkoopsovereenkomst gemaakt, ook compromis genaamd.
- De wet zegt: de verkoop is tussen partijen voltrokken zodra er een overeenkomst is over de zaak en over de prijs, zelfs zo er nog geen voorschot betaald is. De voorlopige verkoopsovereenkomst bepaalt op bindende wijze de rechten en verplichtingen van de partijen; overlijdt één van de partijen, koper of verkoper, vooraleer de notariële akte is verleden, gaan zijn rechten en verplichtingen over op zijn erfgenamen.
- Uiterlijk binnen de vier maanden na de ondertekening van de voorlopige verkoopsovereenkomst dient deze ter registratie te worden aangeboden. De notaris is voor het opstellen van zijn akte gebonden door de voorlopige verkoopsovereenkomst en zal de voorwaarden in de voorlopige verkoopsovereenkomst gestipuleerd, dienen over te nemen in zijn akte.

Daarom moet de voorlopige verkoopsovereenkomst met de grootste zorg opgesteld worden en is de notaris de aangewezen persoon hier

voor, die het ontwerp van voorlopige verkoopsovereenkomst zal nazien of die de overeenkomst zelf zal opstellen.

Meestal wordt de notariële akte binnen dezelfde periode van 4 maanden verleden. Het is van het grootste belang de notariële akte zo spoedig mogelijk te verlijden, gezien dit alleen een volledige rechtszekerheid biedt.

Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.

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 redactie van „Het Visserijblad” onder nummer V8958.

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)

LONEN VAN DE BEMANNING OP VISSERSVAARTUIGEN

Het is een feit dat veel reders gezien de steeds meer en meer oplopende algemene onkosten van bevoorrading, reparaties, verzekering van apparaten of modernisering van hun vismethoden, zware onkosten te verduren hebben, zodat de minste tegenslagen of een wispelturige bemanning aan boord kunnen leiden naar het faillissement of naar een deficitaire uitbating, waarin in de meeste gevallen geen enkel lid van de bemanning ook maar voor een frank tussenkomt. Het is ook een feit, dat het aanschaffen van meer geperfectioneerd vistuig en apparaten ook ten goede komen aan die bemanning.

Verder heeft het verhogen der minimaprijzen van allerlei volkvissoorten met zich gebracht, dat niet zozeer de reder hiervan profiteert, maar in de eerste plaats de bemanning welke op procent vaart. Dat procent aan boord van onze treilers van de middenslagvisserij belooft van 30 tot 33 th.

En dan mag er onder reders onderling, zoals dit tegenwoordig veelal het geval is te Zeebrugge geen onderlinge strijd bestaan om mits een verhoging van het procent, de beste schipper te kunnen aanwerven.

Het procent in het algemeen door de bemanning ontvangen, is op de bruto opbrengst **zonder** aftrek van om het even wat. Dit is vooral voor oude schepen, welke reeds afgeschreven zijn het geval.

Daarbij komt het drinkgeld van schelpen, krabben, kreeft en een „paander” vis welke niet minder dan 20 kg. bedraagt. Voor reders van nieuwe vaartuigen is die toestand niet houdbaar, zodat er meer en meer een tendens is ontstaan waardoor de reders van deze vaartuigen op de bruto opbrengst in zijn geheel van vijf tot tien ten honderd aftrekken, waarop dan de lonen uitbetaald worden.

Bij de haringvissers gaat de aftrek naar 18 fr. per ben, die in feite een bedrag is, welke aan de pro-

ducentenorganisatie te betalen valt, zodat de reder ook hiervan geen profijt heeft!

Voor wat de kustvisserij betreft, is deze aftrek op de bruto opbrengst zeer verschillend van reder tot reder en van schip tot schip. Dit is steeds zo geweest.

Dat reders van oude schepen, die afgeschreven zijn, meestal op de bruto opbrengst betalen, is een feit. Maar voor nieuwe schepen kan dit niet volgehouden worden.

Ook sommige Engelse reders schijnen dezelfde moeilijkheden te hebben, maar zijn, nadat ze zelf hun vaartuigen hebben stilgelegd en na gesprekken met de vakbonden er toe gekomen te Milford van de brutobesommingen tien ten honderd te mogen afhouden plus ook sluis- en afslagrechten.

Besprekingen ter zake, sleepten reeds een drie-

tal weken aan en sommige rederijen hadden hun schepen stilgelegd en een had zijn vissersvaartuigen zelfs te koop aangeboden. Het geldt hier de Britse rederij Novrard Trawlers.

Het is ten andere maar normaal dat bepaalde kosten zoals brandstof en vistuig, voor aftrek in aanmerking komen, zoals ook de verzekering van nieuwe geperfectioneerde apparaten.

Zij die er het meest door bevoordeligd worden, is de bemanning zelf, vermits hen groter visvangstmogelijkheden geschapen worden.

Ook dit vraagstuk is aktueel in de Belgische visserij. Dat syndikaten ook hier weer herrie schoppen, valt niet te verwonderen. Voor hen komt het er niet op aan een visserij rendeerbaar te houden, maar leden te kweken.

P.V.

HET PLAATSEN VAN STAANDE NETTEN

Door volksvertegenwoordiger E. Desutter werd aan het Ministerie van Openbare Werken, hiernavolgende vraag gesteld.

Aan mij wordt de vraag gesteld of het zou toegelaten zijn om op het strand Heist nabij de Oostelijke dam met staande netten of ander materiaal te vissen.

Deze techniek wordt bij ons, bij mijn weten niet zoveel toegepast doch ik dacht wel dat dit meer ingang heeft gevonden aan de Westkust.

Zijn ter zake speciale toelatingen vereist.

HET ANTWOORD

Door het Bestuur van Openbare Werken werd hierop als volgt geantwoord:

Mijnheer de Volksvertegenwoordiger, In antwoord op uw voornoemde brief heb ik de eer U mede te delen, dat het uitzetten van af het strand, van visnetten of lijnen met haken, slechts mag geschieden:

1. buiten de badzones, de zones voor zeilplanken en de afvaartplaatsen voor plezierbootjes;
2. maximum 150 m zeewaarts de laagwaterlijn;
3. en onder de verplichting die netten of lijnen op afdoende wijze te signaleren d.m.v. een of meerdere goed zichtbare gele merken.

Op het strand te Heist zijn er meerdere baden andere voorbehouden zones, zodat er niet veel ruimte voor strandvisserij met netten of haken overblijft.

De belanghebbende kan aan het Schepencollege van Knokke-Heist een vergunning aanvragen om visnetten of haken met lijnen in een bepaalde vrije zone uit te zetten. In hoedanigheid van strandconcessies is de gemeente hiertoe bevoegd.

Tot daar dit antwoord.

Over het plaatsen van staande netten op het strand hebben wij het reeds gehad.

Diegenen die er zich mee bezig houden zouden onder strenge controle moeten staan, daar ze de beroepsvissers in alle opzichten grote schade berokkenen.

Ook zouden ze moeten onderworpen worden aan een soort recht, daar het een feit is dat ze op bepaalde ogenblikken van het jaar niet alleen veel tong en andere vis in 't zwart aan restaurants en hotels verkopen, maar ook in het privaat.

Het is een feit dat ze aan de Westkust enorm veel schade berokkenen aan de kustvisserij en

dat er tot op heden daaraan weinig of niets verholpen werd.

Wij vragen ons af waar ook hier de macht is van een producentenorganisatie, die in een zoete slaap gedommeld is en zich alleen vergenoegt miljoenen lidgelden op te rapen en zich op allerlei reisjes te manifesteren.

Anderzijds leert ons het antwoord van de minister tevens dat het strand zo langzamerhand ingenomen wordt door allerlei klekjes die er over het alleengenot en zegrecht van belangrijke zones beschikken, zoals zones voor zeilplanken, voor plezierbootjes, zones voor staande netten, enz.

Verder wijzen wij er nog op dat deze zones doorgaans niet aangeduid zijn of totaal onvoldoende aangeduid worden, hetgeen voor een onoplettende bader die buiten de badzone in zee gaat, zeer gevaarlijk is, vooral wat de zich onder water bevindende staande netten betreft.

MOOIE AANWINST VOOR VISSERIJ-MUSEUM

De N.349 van reder Kiekens Noël deed, op ongeveer 5 mijl benoorden Nieuwpoort, in de zogenaamde slijkgeul, een vrij eigenaardige vangst. Het gaat met name om een zeer oud korijzer dat in de netten kwam te zitten. Schipper Noël en zijn bemanning schonken dit korijzer prompt aan het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke dat daarmee een zeldzaam attriboot rijker is. Het vierkant oog, waar de korrestok moet in geschoven worden, is niet boven maar onder de rugplaat bevestigd. Dit is zeer eigenaardig en getuigt van een model uit het beginstadium van de boomkorvisserij. De onderzool is op het achterste uiteinde samen gesmeed tot één groot rechtstaand oog waar het loodzeil moest aan bevestigd worden. Tevens eigenaardig is de konstruktie van de draainagel met grote ring voor het aanbrengen van de „Sprank”. De resten van die „sprank” steken tussen het begroeijsel uit en zijn... touwwerkvezels. Verder is het niet verwonderlijk dat het korijzer begroeid is en bedekt met een laag steenslag en keien. Uit tekeningen en schetsen uit „Sailing Trawlers” blijkt dat het zou gaan om een korijzer dat door de vissers uit Yarmouth werd gebruikt, zo'n 150 jaar geleden.

Meteen een mooie aanwinst voor het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke waarvoor hartelijk dank aan schipper-eigenaar Noël en zijn bemanning.

J.V.

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

EEN KONFLIKT MET DE VISINVOERDERS IN DE AFSLAG TE LORIENT

De strubbelingen tussen de zogenaamde „caristen”, namelijk diegenen die de vis na de verkoop, van uit de afslag naar de pakhuizen uitvoeren, en de kopers zelf, zijn verleden week te Keroman, zijnde de afslag van Lorient, bijna uit de hand gelopen. Dit gebeurde verleden maandag toen de „caristen” weigerden de vis naar de pakhuizen van de kopers te voeren en de kopers dit dan maar zelf deden met hun personeel.

De invoerders gingen in de laatste paar weken regelmatig tot schokstakingen over omdat zij vanwege de Kamers van Koophandel van Lorient de 51% verhoging niet toegekend kregen, verhoging die dan hun loon op de hoogte van die der dokkers en vislossende dokkers zou brengen.

Toen nu de kopers zich met de eigen zorg van het binnenvoeren in hun pakhuizen hadden ingezet, werd de afslag volledig voor alle vervoer geblokkeerd en dit van 10 uur in de morgen tot 16 uur in de namiddag waardoor de kopers hun cliënteel niet konden bevoorraden, noch in eigen land noch in het buitenland. Het is begrijpelijk dat het tot opstootjes kwam waarbij een koper zelfs gewond werd. Maar ook de vissers werden hierbij het slachtoffer van deze toestand, gezien vele vis onverkocht in de vismijn bleef of aan te kleine prijzen weg ging. Men kreeg dus langs de ene zijde de „caristen” die intussen versterking hadden aangevraagd en gekregen van de dokkers-vislossers en van de dokkers van de handelshaven en langs de andere kant de kopers, de vissers, de kamioneurs

en de reders. Toen dan om 16 uur een overeenkomst tot onderhandelen bereikt werd tussen de „caristen” en de Kamer van Koophandel van Lorient, werd de blokkade opgegeven.

Een eerste overeenkomst werd bereikt in verband met de stakingen waarbij door de syndikaten aanvaard werd, dat deze, minstens een dag vooruit moet aangezegd worden. Wanneer een staking op de maandag plaats grijpt, moet deze minstens de donderdagnamiddag voor 17.30 u. aangezegd worden. Wanneer de staking op een maandag meer dan twee uur duurt, dan mogen de kopers zelf voor het invoeren zorgen omdat de vis een zeer bederfelijk product is en niet onbelemmerd mag blootgesteld worden in de afslag. Kwestie van de lonen werd intussen nog niets bereikt, alhoewel de Kamer van Koophandel reeds heeft laten weten, dat zij onmogelijk aan de eisen van de „caristen” kunnen voldoen. Ondertussen werden reeds twee grote treilers, die te Boulogne gingen verkopen door hun redereien afgeleid, waarvan één vaartuig naar Cuxhaven en een tweede naar Douarnenez. Anderzijds werden op bewuste maandag, toen alles geblokkeerd werd, 1500 kisten vis naar de vismeelfabrieken verwezen, omdat de kopers er niet konden over beschikken. Het is duidelijk dat betrokken kopers deze vis niet zullen betalen en dat ten slotte nog de vissers en reders het kind van de rekening zullen zijn.

Ja de syndikaten zijn ook hier prachtige voorvechters om alles naar de vaantjes te helpen.

ALLERLEI

■ Als gevolg van een brand aan boord van de Griekse petroleumtanker „Assimi”, is deze laatste met 52 duizend ton petroleum aan boord in de Golf van Aden gezonken op ongeveer 100 km uit de kusten van Oman en de Verenigde Arabische Emiraten. De 32 opvarenden zijn kunnen gered worden, maar de olie ontsnapt verder uit de 8 grote tankreservoirs en dreigen de kusten van Oman en het omliggende te bezoedelen. Westerse experts trachten nu het verder ontsnappen van de olie uit de tanks te doen stoppen.

■ In de Noordzee voor de Nederlandse kust, kreeg men in de afgelopen zomer een tamelijk grote concentratie van haaien waaruit de hengelaars eveneens profijt konden trekken. Er werden, altijd volgens bioloog Boddeke van het R.I.V.O. uit IJmuiden, door hengelaars zelfs twee exemplaren van respectievelijk 116 en 125 cm. aan de haak geslagen.

■ Volgens biologen aan de Britse universiteit van Lancaster zouden zij een forrel gekweekt hebben, dit na jarenlange proefnemingen, die normaal kan leven en zich ontwikkelen in water dat door industrieel afval bezoedeld wordt. De kwaliteit van de vis zou hierdoor niet aangetast worden. Dit zou goed nieuws zijn voor veel van onze rivieren en beken waar men vroeger nog wel de forel kon aantreffen, maar die sindsdien lang verlaten werden.

VAN EEN VISSERSVAARTUIG

Een titel als een sprookje, maar hopen we bevestigt dat geen tweede eigenaar iets dergelijks medemaakt.

Philippe Le Prat, een visser uit het Franse Léchi-agat, laat een vissersvaartuig van 16 m. in hout bouwen met overdekt werkdek en dit volgens een type erkend door de Regionale Commissie van Nantes, kwestie van subsidies en kredietverleningen.

Nadat de romp afgewerkt werd op de werf, wordt het vaartuig overgebracht naar de Franse vissershaven van Le Guilvinec, om de motor in te bouwen en de apparatuur en de lier te plaatsen. Hierna worden de gasolietanks en de ijsbakken gevuld om dan vast te stellen dat het vaartuig te ver onder de normale waterlijn ligt. Op het droge geplaatst gaat men de metingen na, waarbij men vaststelt dat deze niet juist zijn, hetgeen een verschil in vormgeving en volumes geeft.

Voor de eigenaar een zeer zware klap omdat hij geen toelating om te gaan vissen van de administratie krijgt. Verscheidene studies om het vaartuig zeewaardig te krijgen geven geen voldoening om tot uitvoering over te gaan. Het dossier wordt naar Nantes gestuurd waar men dan een compromis-oplossing uit de bus haalt, bij gebrek aan iets beter. Inderdaad steekt men een deur in het overdekt werkdek die hermetisch afgesloten kan worden om aldus een bijkomend vlottend compartiment te bekomen die zagezegt de veiligheid van het vaartuig kan ten goede komen. Verder vermindert men de opslagruimte voor het ijs met enkele tonnen en ten slot-

te brengt men de capaciteit van de gasolietanks van 12 duizend liter naar 5 duizend liter! Daarmede kan ten slotte van de marine-administratie een vaartbewijs bekomen worden om te gaan vissen, maar slechts binnen de 20 mijl uit de kust, terwijl het vaartuig gebouwd werd om verscheidene dagen in zee te blijven. Voor de eigenaar en zijn... 4 mannen de tegenslag van hun leven.

Het is duidelijk dat de eigenaar het hierbij niet gelaten heeft en, gezien hij bij de werf aan dovemans oren klopte, de zaak bij het gerecht ahangig gemaakt heeft. Een voorvalletje dat de werf zeker een tiental miljoenen kan kosten, gezien de minderwaardigheid van het beschouwde vaartuig.

FRANKRIJK

■ Drie Franse vissersvaartuigen waren niet weinig verbaasd toen zij, op ongeveer 10 mijl uit de Britse kust, in totaal 50 vaten in hun net kregen. Toen de inhoud werd nagegaan, bleken het vaten whisky te zijn! Volgens beschikbare inlichtingen zouden deze vaten afkomstig zijn van het Panamees vrachtschip „Ina” dat in het slechte weder midden december vijf containers over boord verloor, waarvan 3 volledig gevuld met whisky-vaten. Of de Fransen, die bekend staan om graag een borrel te drinken, zich nog verder aan visserij gelegen hebben, werd er niet bijgezegd.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ De aanlandingen in Britse havens van vis gevangen in de Ierse Zee verhoogden gevoelig in de laatste jaren. In de statistiek hieromtrent zien we eveneens Belgische vaartuigen vermeld met onder meer een jaaraanvoer van iets meer dan 2.000 ton of 4% van de totaalaanvoer, waarvan vissersvaartuigen uit Noord-Ierland met 30% de voornaamste aanvoerder waren.

■ In Peterhead zijn de gemiddelde prijzen voor aangevoerde vis in de laatste week met duizend fr. de ben van 50 kg. naar omlaag gegaan tegenover de rekordprijzen van de eerste paar weken van het nieuwe jaar. De uitzonderlijke prijzen van de eerste weken waren voor de handel trouwens niet langer haalbaar.

■ Ter gelegenheid van een routine-onderzoek aan boord van het gewezen Spaans visserij-schip „Saladina” met een Spaanse bemanning aan boord, thans onder Britse vlag, werd door de Britse inspectie 250 kg. ondermaatse vis aangetroffen. Het vaartuig werd naar Plymouth opgebracht en schipper en eigenaar liepen een boete op voor de rechtbank van Plymouth, terwijl de vis aangeslagen werd. Toch eigenaardig dat Spaanse vissers, onder welke vlag zij ook al varen, het niet laten kunnen ondermaatse vis aan boord te nemen en te houden. De dag dat Spanje in de E.E.G. komt, is de visserij-inspectie zeker aan een uitbreiding toe.

■ In Groot-Brittannië zijn de producentenschappen van oordeel dat zij zelf zouden moeten beslissen over de eventueel op te leggen beperkingen in het kader van de nationale kwota, in plaats van de regering. Eén en ander is het gevolg van het vastleggen door de Britse regering van beperkingen in de zomermaanden op de schelvisvangst, om overaanvoer en overaanbod te vermijden. Er werd onder meer verleden jaar nog, te veel kleine schelvis opgevangen en de regering wenst dit nu te vermijden door slechts een bepaalde hoeveelheid schelvis per opvarende en per zeedag op te leggen.

■ In Groot-Brittannië zal de „Sea Fish Industry Authority” die haar inkomsten trekt uit een heffing op de aangevoerde vis, hetgeen thans gebeurt op basis van de hoeveelheid, een voorstel behandelen uitgaande van de pelagische visserij, om de heffing te laten geschieden op waarde van de aangevoerde vis. Het is begrijpelijk dat de pelagische visserij op makreel, haring, sprot, de industriële visserij, enz. voor een heffing op de besomming is en de vaartuigen, die ingesteld

zijn op de vangst van duurdere soorten, het bij het oud systeem wensen te houden. Eénzelfde heffing op een ben makreel of haring als op een ben kreeft, tong, tarbot, enz. houdt toch iets onrechtvaardigs in.

■ Grimsby in Groot-Brittannië was verleden week gelukkig met de aanvoer van IJslandse vis door enkele IJslanders en de aanvoer door een paar Belgische bokkenvissers. Inderdaad als gevolg van het slechte weder, was er praktisch geen aanvoer door de eigen vaartuigen. De Belgische bokkenvissers waren de Z.571 „Zephyr” en de Z.60 „Blue Angel”, twee prachtige eenheden van onze vissersvloot. De „Otur” een grote IJslandse hekreiler voerde ongeveer 2.500 bennen vis aan, hoofdzakelijk kabeljauw en gul waarvoor 7,575 miljoen B.fr. besomd werd, hetzij een gemiddelde van 3.000 fr. de ben. Deze prijzen waren echter zeker niet zo uitzonderlijk verleden week, en stonden heel wat hoger, onder meer in de Oostendse afslag. Oostende ziet echter slechts vreemde IJslanders aan de markt als elders ook geen prijzen gemaakt worden.

■ Het stadsbestuur van Grimsby heeft onderhandelingen aangeknoopt om de vroegere diepzeetreiler „Ogano” aan te kopen en deze om te bouwen tot een museum voor de visserij. Nog niet zo slecht bedacht, want de bouw van een museum zou zeker veel duurder uitkomen dan de aankoop van een niet meer recente, maar nog kloekke diepzeetreiler, terwijl anderszijds de treiler zelf reeds een sfeervolle omgeving schept.

■ Op weg naar een viering van de beste schippers uit Fraserburgh voor het jaar 1982, kwam de voorzitter van de belangrijke Schotse Redersfederatie, de eveneens in het buitenland zeer gekende Willy Hay, een auto-ongeval tegen waarbij hij verscheidene oppervlakkige kwetsuren opliep. Zijn echtgenote werd uit de wagen geslingerd, liep een breuk van zeven ribben op waarbij tevens een long werd doorboord. Beiden zijn buiten gevaar.

■ Mevr. Winnie Ewing die het, als lid van het Europees Parlement voor Groot-Brittannië, regelmatig voor de visserij te Straatsburg opneemt, was niet te spreken over het toneelstukje en de komedie opgevoerd door een ander lid van het Europees Parlement, de Deen Kirk Kent, die onder grote publiciteitsopmaak, met aan boord heel wat journalisten, de netten van één van zijn treilers in Schotse wateren in de 12-mijlszone uitwierp om de Britse regering uit te

dagen en te tarten. Hij werd natuurlijk prompt opgebracht en veroordeeld voor een Schotse rechtbank.

■ De stuurman van een anker-seiner uit Grimsby werd door de rechtbank in Grimsby veroordeeld tot een jaar gevangenisstraf, waarvan 9 maand voorwaardelijk, omdat hij in een dronken bui, de boot uit Esbjerg naar Grimsby voerde terwijl de schipper en een paar matrozen nog aan land waren. Aan boord bevond zich echter nog de kok en de echtgenote van de schipper. Hij werd beschuldigd voor het toebrengen van schade aan het vaartuig, maar de beschuldiging voor het in gevaar gebracht te hebben van de levens van de kok en de echtgenote van de schipper, werden niet weerhouden.

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

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

*Gullevis*ers

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■
Gedekte risico'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.

■