



1933 - 1983

# HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 11 MAART 1983 - NR. 10



# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

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

## MINISTER LAVENS TREKT ZICH TERUG UIT DE POLITIEKE MIDDENS

Minister Lavens, die tot eind 1981 verantwoordelijk was voor het Departement van Landbouw waaronder ook de Zeevisserij ressorteert, heeft zich, zoals vorige week in veel dagbladen en politieke middens gemeld, zich uit de politieke milieus terug getrokken. Alhoewel Albert Lavens destijds ruime aandacht besteedde aan de landbouwproblemen, ging hij ook nooit de problematiek van de zeevisserij uit de weg. Zijn visserijbeleid was vooral gebaseerd op het verdedigen van de economische belangen van die sector en achter die korte zin schuilt een waaier van activiteiten om dit doel te kunnen realiseren. In de eerste plaats komt al wat betrekking heeft op het tot stand komen van een Europees visserijbeleid. Van 1 januari tot 30 juni droeg België verantwoordelijkheid voor dit beleid op EEG-vlak. Van Belgische zijde werd actief maar ook waakzaam meegewerkt aan de onderhandelingen en dit zowel wat betreft de maatregelen ter bescherming van de visbestanden, de structuurmaatregelen, de marktregeling en de overeenkomst met niet-EEG-landen. Op nationaal vlak ging de aandacht van Albert Lavens in de eerste plaats naar de energiebesparing in de visserij. Desbetreffend werd in 1981 een bijzondere premie van 5 fr. per liter stookolie toegekend op de bespaarde hoeveelheid brandstof. In dit verband past het even te memoreren aan een pasus uit de bijdrage die Minister Lavens in ons eindejaarsnummer van 1981 liet verschijnen. De Minister schreef toen het volgende:

**Er dient daarom dringend uitgekeken te worden naar visserijmethoden die minder brandstof vergen. Hiervoor is momenteel een experiment aan gang met het visserijproject „Ovale borden”, en straks starten nog twee andere brandstofbesparingsprojecten, nl. de „Wrakkervisserij” en „Tongvisserij met staande warnetten”. Samen met U, hoop ik dat deze experimenten concrete resultaten mogen opleveren voor onze zeevisserij-sector. Kunnen we niet sleutelen aan de gasoil-prijs, dan kunnen we tenminste toch een en ander doen op het stuk van het verbruik.**

Totdaar de heer Lavens in ons eindejaarsnummer van 1981.

Verder ging de belangstelling van zijn beleid o.m. uit naar de problemen van onze IJslandvisserij, het scheepsjongensfonds, de BTW-problemen voor schaal- en weekdieren, de VK-kontrolle van onze vaartuigen, de zandwinning en de vispropaganda.

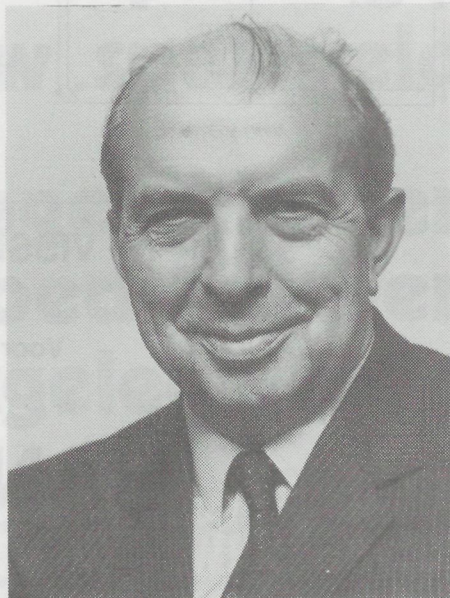
In zijn loopbaan was de heer Lavens in eerste instantie politiker maar het belet niet, dat hij bijna evenzeer gewaardeerd werd voor zijn humane gevoelens ten aanzien van zijn medewerkers in zoverre, dat de personeelsleden, die deel uit-

maakten van zijn kabinet een beetje benijd werden door hun collegas. De heer Lavens vond immers steeds de tijd om zijn oor te luisteren te leggen bij zijn medewerkers en hij werd steeds bereid gevonden hun adviezen te volgen als dat ook verrechtvaardigd was. Kortom, zijn deur stond wagewijd open voor de noden, die helaas onze huidige tijd zo sterk bezwaren.

Het was ook op zaterdag 4 oktober 1975 dat de toenmalige minister Lavens de doop bijwoonde van de O.186 „Shannon” gebouwd voor rekening van reder Frans Van der Veen, en waarvoor mevrouw Lavens aanvaard had het meterschap van dit toenmalig koningineschip van de Oostendse vloot, waar te nemen, nevens de secretaris-generaal Leon Van den Moortel, die de gelukkige peter was.

Nadat de doop plaats had voor de gebouwen van de scheepsbouwwerf SCAP, had een schitterende ontvangst plaats in de gebouwen van de rederscoöperatieve SCAP, waar het prachtig Oostends en internationaal befaamd koor van mevrouw Aimée Thonon, enkele vissersliedjes ten beste gaf, waarna de heer Vandenberghe in zijn hoedanigheid van de scheepsbouwer zich tot minister Lavens richtte en zei:

„U hebt reeds enkele zeer positieve punten verwezenlijkt, want de „Shannon” is het eerste vaartuig dat gebouwd werd met de steun van de F.E.O.G.A., terwijl ook de drie volgende eenheden dezelfde financiële tegemoetkoming van 25 th. zullen bekomen.



De heer Albert Lavens die zich definitief uit de politiek heeft teruggetrokken.

Een tweede belangrijke realisatie in het kader van de EEG is uw hardnekkige tussenkomst van enkele weken terug voor de merklijke verhoging van de minimumprijzen der vis welke straks in het kader van de EEG van toepassing zullen worden.

Uw derde even belangrijke tussenkomst is de kwestie van de kwota regeling waarin België vergeleken met andere landen, het er het minst slecht heeft afgebracht.”

Totdaar een gedeelte van de rede toen door de heer Vandenberghe op dit feest uitgesproken.

En bij dit afscheid kunnen we ook niet anders dan herinneren aan de woorden toen voor ons vissersvolk uitgesproken, toen de heer Lavens o.m. zei:

„Ik ben me wel bewust van het feit dat de enorme stijging van de brandstofprijzen zich heeft ingewerkt op de kostprijs van het produkt, maar ook de andere uitgaven veel duurder zijn geworden. De visserij zit in een moeilijke situatie. Juist daarom is het dubbel dankbaar en verheugend te moeten vaststellen dat een man als Frans Van der Veen het nog aandurfde vele miljoenen te spenderen in deze bedrijfstak. Hij stelt een voorbeeld voor anderen. Er is inderdaad nog toekomst voor de visserij, maar dan moet er samenhorig door het georganiseerd bedrijf gewerkt worden, terwijl er ook meer aandacht moet besteed worden aan de marktorganisatie. Onze handel zou veel meer moeten afgestemd worden op de eigen aanvoer, terwijl er nu nog steeds enorme hoeveelheden vis worden ingevoerd. Onze aandacht zou zelfs naar het buitenland moeten gaan waar nog vele afzetgebieden open liggen. Het Belgische visserijproduct heeft een goede reputatie; het zou derhalve verkeerd zijn daarvan geen gebruik te maken en zodoende onze positie te verstevigen.

Vandaag moeten wij niet alleen werken aan het overwinnen van de huidige problematiek maar tevens de basis leggen voor een betere toekomst door o.m. een nauwere samenwerking met de overheid na te streven”, aldus minister Lavens die zijn toespraak besloot met de belofte de Nationale Visserijcommissie dringend samen te roepen en te streven naar een nauwere samenwerking met alle visserijorganismen, die aan de kust gevestigd zijn.

\* \* \*

Reeds in 1981 schreven wij dat het heengaan van de heer Lavens als minister van Landbouw — dat departement is ondertussen een staatssecretariaat geworden — ten zeerste te betreuren viel voor de zeevisserijsector omdat.

(Vervolg op blz. 3)

## Paul HOSTYN

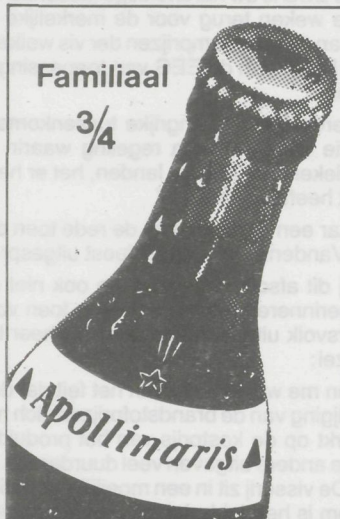
Ten dienste van de VISSERIJ  
CENTRALE VERWARMING  
SANITAIR — ZINKWERK  
Onderhoudsdienst verzekerd

**Tel. (059) 32.31.80**

**BRUGGELAAN 12 BREDENE**  
(8780V)

Familiaal

3/4



▲ Apollinaris ▲

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

# INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

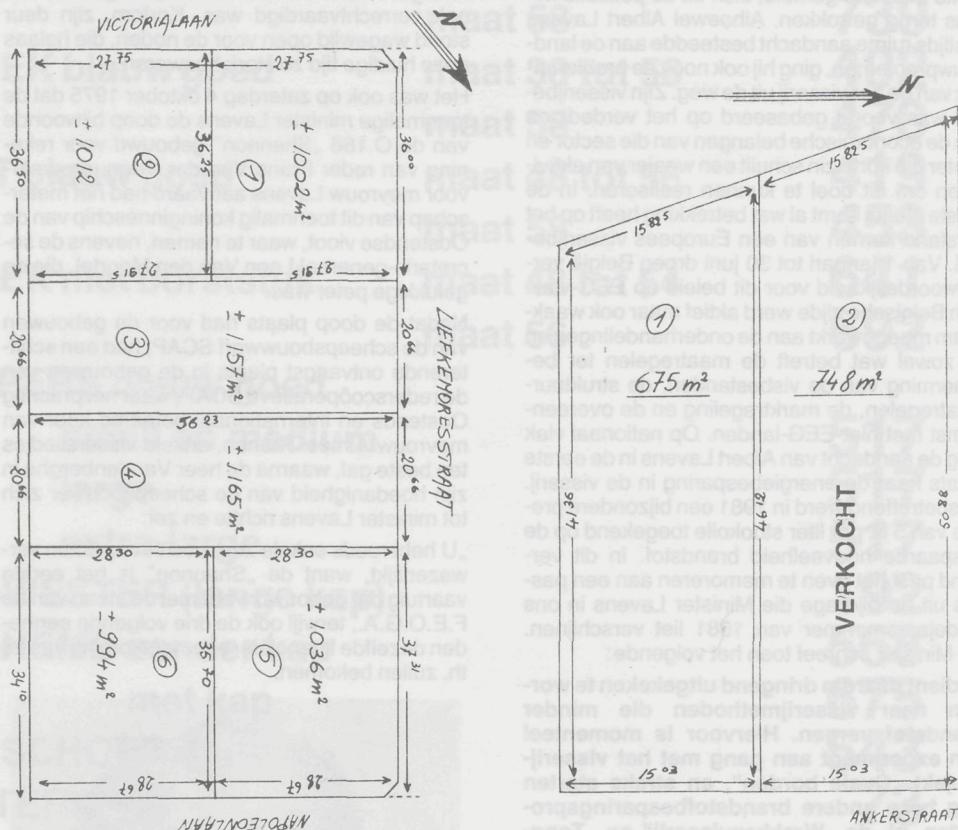
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victoriaalaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m<sup>2</sup> naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m<sup>2</sup>.

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

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

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



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

**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 —

(Vervolg van blz. 1 )

eigenlijk voor het eerst sedert vele jaren, iemand aan de leiding stond, die begrip kon en ook wilde opbrengen voor die toch wel heel speciale sector met zo'n kompleks karakter. Onder leiding van de heer Lavens heeft het kabinet van Landbouw destijds heel voortreffelijk werk verricht voor de zeevisserij en is het dank aan zijn initiatieven, dat de reders en vissers enig soelaas konden vinden in de voor hen toch wel moeilijke tijden, die vooral gekenmerkt worden door de voortdurend stijgende exploitatiekosten, waardoor de uitbating vaak op het randje van het marginale kwam te staan.

Wij namen vroeger reeds afscheid van de heer Lavens als minister van Landbouw. Wij willen dat nu een tweede keer doen nadat hij een finaal punt zette achter zijn overigens schitterende en eerlijke politieke carrière. Op 63-jarige leeftijd verdwijnt een vooraanstaand politiker, een groot beschermer van de zeevisserij en de aanverwante bedrijven, maar vooral een man die begrip had voor de humane problematiek die onze maatschappij momenteel zo erg bezwaart. En dat is in de huidige samenwerking van veel meer belang dan politiek geklets waarmee velen zich zo gemakkelijk tooien.

P. Vandenberghe

### „HET VISSERIJBLAD”

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



Zoals reeds in een vorige editie gemeld haalde de kusttreiler O.110 „Jeanine-Margaret” van de gebroeders Roland en Charles Verbiest in 1982 de hoogste opbrengst voor de aanvoer van garnaal. Dat exploit gaat per traditie gepaard met de toekenning van de garnaaftrofee. Dat gebeurde tijdens het afgelopen weekeind in het kader van de Carnavalfesten te Oostende, toen, tijdens een ontvangst op het Oostends stadhuis, de laureaten de garnaaftrofee in ontvangst mochten nemen. Met uiteraard onze hartelijke gelukwensen voor de gebroeders Verbiest.

**Beleggen  
in NMKN-kasbons**  
**méér opbrengst  
voor uw spaargeld**  
**méér mogelijkheden  
voor het bedrijfsleven  
en de werkgelegenheid**



**KREDIET A/D NIJVERHEID**

**verstandig sparen**





Voor de kustvisserij ligt een droeve periode achter de rug. Omdat noch tong noch garnaal te strikken viel bleven deze kleine scheepjes in februari en ook nog begin maart doorgaans binnenshavens. Liever „kaai doen” maar geen geld verliezen dan duur betaalde brandstof door de pijp jagen en toch geen „staart vis” of garnaal vangen, was het leitmotiv van onze kustvissers. De dagen dat men „binnen bleef” werd dan maar gebruikt om het schip een onderhoudsbeurt te geven in afwachting van betere tijden. Die lijken nu wel aangeboden want per traditie melden zich half maart, met de naderende lente dus, de tong scholen in de kustwateren. Dat is groot wild voor onze kustvissers die dan ook massaal de grote vlakke optrekken. De tijd van „kaai blijven” zoals wordt weergegeven door bovenstaande foto, lijkt dus voorbij. Alle hoop is nu gesteld op het nakende tongseizoen. Wie zich allicht ook zal opmaken in relatie tot dit tongseizoen is onze Zeemacht, belast met de visserijwacht. Iedereen zal zich nog herinneren dat er vorig jaar wat troebelen waren met Nederlandse vissers die kennelijk de bestaande reglementering in onze kustwateren – verbod tot vissen op tong en andere platvissoorten binnen de twaalf mijl voor vaartuigen van méér dan 70 brutoton of 300 pk – naast zich neerlegden en vaak in de verboden zone een illegale visserij beoefenden. Mede door het attent optreden van onze visserijwacht werden toen twee Nederlandse treilers in overtreding genomen en opgeleid naar de haven van Oostende. Hopelijk komt het dit jaar niet tot gelijkaardige incidenten want stropers op onze kust, daar hebben onze bloedeigen vissers de pest aan in tijden die al genoeg moeilijkheden opleveren om het schip drijvend te houden.

## Vishandelaar Jos Baert erg gewond en echtgenote overleden

Woensdag in de vroege morgen heeft zich op de baan Brugge - Oostende een vreselijk verkeersongeval voorgedaan met de personenwagen bestuurd door de 56-jarige vishandelaar Jos Baert. Hierbij werd zijn echtgenote zo erg gewond dat zij kort na het ongeval overleed. De heer Baert werd met ernstige verwondingen overgebracht naar het Serruysziekenhuis te Oostende maar woensdagnamiddag was hij aan de betterhand. Mevrouw Baert was 54 jaar.

De feiten deden zich voor omstreeks 6.30 uur woensdagmorgen toen het echtpaar Baert zich naar de Oostendse vismijn begaf. Even vóór Bredene, bij zeer dichte mist, reed de heer Baert op twee loslopende paarden die zich op de rijbaan bevonden. De klap was zo vreselijk dat mevrouw Baert levensgevaarlijk werd gewond en overleed. De heer Baert had verscheidene vleeswonden en een hersenschudding. Woensdag zocht men nog naar de eigenaar van de paarden die vermoedelijk waren uitgebroken uit een stal in de buurt.

De heer Baert is in de Oostendse vismijn een zeer gekend figuur waar hij een bloeiende mossel- en vishandel exploiteert. Hij is woonachtig in de Stationstraat 9 te Boekhoute.

Mevrouw Baert wordt zaterdag a.s. ten grave gedragen.

Ons blad biedt aan de familie Baert zijn oprecht rouwbeklag aan in de zware rouw die haar komt te treffen.

## ZEEBRUGGE: KABINETSRAAD AKKOORD OVER DEELCONTRACT

De kabinetsraad heeft zijn instemming betuigd met het voorstel van de minister van Openbare Werken en Middenstand, het deelcontract 1 (studiecontract) van de raamopdracht omtrent de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge voort te zetten en te beëindigen.

Volgens minister Olivier heeft het deelcontract als doel te voorzien in een waak- en begeleidingsdienst en het maken van luchtfotogrammetrische opnamen, dit in het kader van de uitbreiding van de voorhaven.

Deze opdrachten lopen tot enige maanden na de afwerking van de beide havendammen, in principe dus tot en met 1986.

Minister Olivier preciseerd vervolgens dat de voortzetting van dit deelcontract impliceert: een éénmalige vaststelling in 1982 van een bedrag van 15 miljoen frank ter afwerking van de lopende opdrachten en het vastleggen van een jaarlijks krediet (te ramen op jaarlijks maximaal ca. 65 miljoen frank) vanaf 1982 tot 1986.

Minister Olivier voegt er tenslotte aan toe dat de voorgestelde beslissing realistisch is in verhouding tot de begrotingsmogelijkheden en noodzakelijk om de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge tot een goed einde te brengen.

# Charles Gillis is niet meer !

Medio vorige week werd de heer Charles Gillis in het Brusselse ten grave gedragen. Op 85-jarige leeftijd is hij overleden en meteen verloor de visserij een bijzonder markant figuur. De jongste jaren verbleef hij in een rustoord te Brussel nadat hij 20 jaar geleden op rust ging als visserijtechnicus bij de Dienst voor de Zeevisserij, die nu te Oostende is gevestigd.

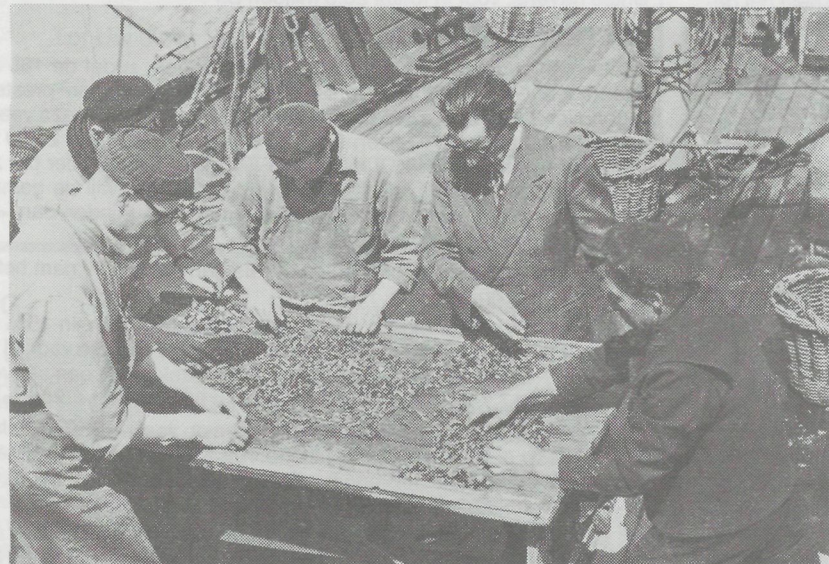
Charles Gillis begon zijn loopbaan als visserijtechnicus bij het toenmalig Zeewetenschappelijk Instituut waar hij een vorming en opleiding kreeg door de befaamde professor Gilson. Professor Gilson, was een autoriteit op het vlak van de oceanografie, zodat Charles Gillis - meneire Charles voor de vertrouwden van de visserijmiddens - een zeer degelijke opleiding kreeg. Hij bracht het als dusdanig tot laborantleider. Helaas werd de werking van het Zeewetenschappelijk Instituut stopgezet en kwam Charles Gillis, tijdens de oorlogsjaren, in dienst van de Dienst voor de Zeevisserij die toen nog ressorteerde onder het Ministerie van Verkeerswezen (Bestuur van het Zeewezen). Daar zette hij zijn schitterend werk verder als visserijtechnicus en kreeg spoedig een grote reputatie omwille van zijn kennis over de haringvisserij. Jaarlijks bijvoorbeeld bracht hij een uitvoerig verslag uit over de migratie van de haring. Hij telde bij wijze van spreken de graten en de schubben en kon aan de hand daarvan bepalen welke de leeftijd van de haring was. Hij publiceerde tevens een werkje over de grondbeginselen van de oceanografie en was in dit vak tevens part-time lesgever aan de Zeevaarschool. Bovendien was de heer Charles Gillis gedurende vele jaren de Belgische vertegenwoordiger bij de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee en maakte, in relatie daarmee, studies over de flora en fauna met betrekking tot het visbestand. Een speciale studie maakte hij ook over de maaswijdte voor de garnaalvisserij. Zo kwam hij tot de bevinding dat een maaswijdte van 22 mm ideaal was om tot een economisch verantwoorde garnaalvisserij te komen. Helaas werd dit nooit in de praktijk omgezet.

Later werd het Zeewetenschappelijk Instituut weer in werking gesteld en, met akkoord voor de Dienst voor de Zeevisserij, trad hij ook daar weer deeltijds in dienst. Hij had daar twee assistenten in dienst, met name Roger Vandenberghe en Raymond Aspeslagh, die nadien in dienst traden van het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Voorals mens genoot Charles Gillis een schitterende faam. Men moest werkelijk een onaangenaam mens zijn om met Charles Gillis in konflikt te komen. Steeds probeerde hij de zaken zoveel als mogelijk te relativiseren en zich in de mate van het mogelijke positief op te stellen. Kortom, hij was een prachtmens die bovendien nog de gave had zijn werk centraal te stellen in zijn levenspatroon. Wekelijks was hij destijds in de vismijn te vinden voor een praatje met de vissers en steeds ging het dan om het eigenlijke vak. Hij kende uur noch tijd en vaak zat hij tot 's avonds laat op zijn kantoor te werken aan deskundige rapporten die omwille van de vakkundige inhoud overal erg gewaardeerd werden. Toen Charles Gillis met pensioen ging ontstond een leemte die eigenlijk nooit meer werd aangevuld. De liefde en de inzet voor zijn werk waren spreekwoordelijk. Daarom ook durfden wij in de aanhef van dit artikel spreken over het verlies van een markant figuur.

Voor de oorlog verschenen van hem ook veel wetenschappelijke artikels over de visserij, welke alle in zeer bevattelijke vorm voor de visserij geschreven waren.

Ons blad biedt aan de familie Gillis zijn oprecht rouwbeklag in de zware rouw welke haar komt te treffen.



Een archiefphoto waarop wijlen de heer Charles Gillis, tweede van rechts, te zien is aan boord van een garnaaltreiler. Dit beeld dateert van september 1952.

## NOTARIELE RUBRIEK

Kantoor van notaris  
Paul van TIEGHEM de TEN BERGHE  
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18  
tel. 059/70.13.74

### RECHT VAN OPBOD

Ingevolge artikel 1592 van het gerechtelijk wetboek heeft eenieder tot en met WOENSDAG 23 MAART 1983 het recht op te bieden op de toewijzingsprijs van:

### RUIM WOONHUIS MET 3 GARAGES

(geschikt voor vrij beroep)  
te Oostende, Van Hembdenstraat 28 -  
hoek Francis Verestraat.

Kadastraal inkomen: 45.600 fr.  
Oppervlakte: 166 vierkante meter.

**Indeling:** Kelder - gelijkvloers: twee kamers, wc, ingerichte keuken, wasplaats, koer, 3 garages - eerste verdieping: 4 slaapkamers, badkamer met wc, berging - zolder.

**Uitrusting:** centrale verwarming met aardgas - water - electriciteit - regenwater.

**Gebruik:** vrij twee maand na de verkoop.

**Bezoek:** elke woensdag en zaterdag tussen 14 en 16 uur.

**TOEGEWENZEN MITS: 1.200.000 frank**

Dit alles toegewezen op 8 maart 1983 onder voorbehoud van recht van opbod. Het hoger bod moet minstens 1/10de van de toewijzingsprijs bedragen en het moet niet hoger zijn dan 250.000 frank, geconsigneerd worden bij de notaris en betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot.

## MAATSCHAPPELIJK BERICHT

BRUNET & C<sup>o</sup> naamloze vennootschap in vereffening met zetel te Oostende, Torhoutsesteenweg 35, b5  
H.R. Brugge - afdeling Oostende nr. 222

De gewone algemene vergadering zal gehouden worden op donderdag 7 april 1983 om 15 uur ten kantore van notaris Paul van Tieghem de Ten Berghe te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18

**Dagorde:** Verslag vereffenaar.

Nederlegging aandelen ten kantore van voornoemde notaris ten minste vijf volle dagen voor de gewone algemene vergadering.

## BELGIE

■ Verleden week verkochten terug twee Belgische vissersvaartuigen te Grimsby. De Z.284 „Vicky” besomde 2,08 miljoen BF voor een aanvoer van 940 van onze bennen, hetzij nog altijd een gemiddelde van 2.200 BF de ben. De O.313 „Falcon” besomde 1,36 miljoen BF voor 642 bennen, hetzij een gemiddelde van 2.100 F per ben. De Z.284 „Vicky” was de topbesommer en aanvoerder te Grimsby uit de Noordzee. De onkosten aldaar aan de verkoop verbonden, zijn het dubbele van deze in België.

# MINDER AANVOER EN OPBRENGST

Zopas heeft de Dienst voor de Zeevisserij een rapport vrij gegeven over de marktsituatie zoals die zich in de afgelopen maand februari voordeed. De voornaamste konklusie is dat de totale visaanvoer in onze drie havens met bijna 25 th. daalde en dat, per konsekwentie ook de opbrengst achteruit ging, zij het dan in proportie minder dan wat de aanvoer betreft. De omzetsdaling bedroeg inderdaad slechts 1 th. Daarentegen, zo staat het in overzicht te lezen, werden dan wel belangrijke stijgingen opgetekend voor sommige soorten.

Onderstaand dus dit rapport:

## AANVOER

De totale visaanvoer door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens bedroeg 2.769 ton. Dit betekent een vermindering met 911 ton (of — 24,8%) t.o.v. februari 1982. Net zoals in januari, is de aanvoerdaling toe te schrijven aan de sterk gereduceerde vangsten van pelagische vis, die terugliepen van 1.333 ton tot 573 ton (— 760 ton, hetzij — 57%).

De aanlandingen van demersale vis verminderen met 201 ton (of — 9%) tot 2.023 ton. Vooral de scholaanvoer, die in januari nog bijzonder goed was, krijgt nu harde klappen. De aanvoer viel terug tot 510 ton, wat overeenstemt met een daling van 210 ton (of — 29%). De aanlandingen van tong, de dure platvis, werden eveneens door een gevoelige terugloop gekenmerkt: de tongaanvoer daalde namelijk met 60 ton (— 22%), van 271 ton tot 211 ton. Na de bijna gehalveerde kabeljauwaanvoer, die, naast februari 1982, bijna voor het ganse voorjaar kenschetsend was, kenden we nu, dank zij de betere gulvangsten, een licht herstel. De vangsten verbeterden met een aangroei van 110 ton (of + 36%) en bereikten aldus 414 ton, wat dus nog ruim één vierde beneden het aanvoerniveau van februari 1981 is. Het aanbod van kabeljauw, schelvis, koolvis en Noorse schelvis, afkomstig van de IJslandse visgronden, bleef daarentegen verder afnemen, zodat de totale schelvisaanvoer met één derde verminderde tot nog slechts 27 ton. De aanlandingen van zeeduivel (staartvis) omvatten 52 ton, hetzij een toename van 73%.

De totale aanlandingen van schaal- en weekdieren namen, met + 40%, toe tot 173 ton. Deze toename wordt verklaard door de verdubbelde aanvoer van Sint-Jakobsschelpen (102 ton). De garnaalvangsten daarentegen daalden met, één vierde, tot 22 ton.

## AANVOERWAARDE

Een flinke toename van de gemiddelde visprijs (+ 32%), was net voldoende om het effect van de felle aanvoerdaling (— 24,8%) volledig te nivelleren, zodat de totale aanvoerwaarde, met — 1%, licht terugliep tot 156,2 miljoen BF. Een (hypothetische) verkoop van de aanvoer aan de gemiddelde prijs van februari 1982, zou daarentegen slechts 118,5 miljoen BF opgeleverd hebben. De helft van dit verschil wordt verklaard door de toename van de gemiddelde prijs per soort, terwijl de resterende helft het gevolg is van de gewijzigde aanvoerverhouding, nl. met een relatief belangrijker aanvoer van waardevolle soorten.

De besomming van de demersale soorten, met uitzondering van tong, groeide aan met 9,1 miljoen BF (+ 11,6%) tot 85,6 miljoen BF. Het aanvoerherstel van kabeljauw (+ 36%), gepaard met een lichte daling van de gemiddelde prijs (— 3,8%), resulteerde in een kabeljauwopbrengst van 17,8 miljoen BF, hetzij een toename van 4,2 miljoen BF (+ 31%). Dit is toch 1,2 miljoen BF meer (+ 7,2%) dan in februari 1981, een maand met een gunstige kabeljauwaanvoer.

De scholbesomming daalde met — 4%, bedroeg 17,7 miljoen BF en was nagenoeg gelijk aan de kabeljauwaanvoerwaarde. De wijtingopbrengst verbeterde met + 24% en bereikte 7,8 miljoen BF, terwijl de besomming van zeeduivel verdubbelde en 9 miljoen BF omvatte.

Ingevolge de flinke aanvoerdaling (— 22%), die slechts voor 41% werd gecompenseerd door een toename van de gemiddelde prijs (+ 11%), daalde de tongaanvoerwaarde van 60 miljoen BF tot 52,3 miljoen BF (— 13%).

De besomming van pelagische vis nam af, met 3,9 miljoen BF, tot 9 miljoen BF (— 31%).

Ondanks het feit dat de aanvoerwaarde van garnaal en Noorse kreeft nagenoeg evenredig met de aanvoer daalden tot resp. 3 miljoen BF (— 22%) en 1 miljoen BF (— 15%), steeg de totale aanvoer van de schaal- en weekdieren, met 1,5 miljoen BF, tot 9,5 miljoen BF (+ 19,4%). Deze toename was vooral te danken aan de verdubbelde schelpenaanvoer, die 3,9 miljoen BF opbracht.

## PRIJZEN

De algemene gemiddelde visprijs is toegenomen van 42,8 BF/kg tot 56,43 BF/kg (+ 31,8%). Deze toename wordt slechts voor 50% verklaard door de prijsevoluties per soort, en voor 50% door de relatief meer belangrijke aanvoer van duurere soorten. Het aandeel van goedkope pelagische vis, daalde namelijk van 36,2% van de aanvoer tot 20,7% van de aanvoer.

De algemene gemiddelde kabeljauwprijs daalde van 44,79 BF/kg tot 43,1 BF/kg (— 3,8%); dit is 26,7 BF/kg minder dan in januari 1983. De kabeljauwprijs per grootte-klasse 1-2-3-4-5 bedroeg in BF/kg resp. (68,1; 54,7; 52,7; 45,8; 31,3), dit stemt rep. overeen met volgende prijsevoluties (+ 39%, + 18%, + 10%, + 2%, — 6%). Daar in mindere mate grote kabeljauw werd aangevoerd, is de aanbodtoename van kabeljauw enkel toe te schrijven aan de fel verbeterde aanvoer van kleine kabeljauw en gul, gesorteerd onder de klassen 4-5. Deze aanbodtoename had een drukkend prijseffect tot gevolg.

Zelfs de Noorse schelvis, waarvan de aanvoer op 1/3 terugviel, werd aan lagere prijs verhandeld (— 8%).

De G.P. schol steeg, met + 36%, tot 34,8 BF/kg. Naast een betere scholmarkt, kenden schelvis, wijting en rog een interessante prijsevolutie (+ 20%).

De G.P. tong nam, met + 25,5 BF/kg, toe tot 247 BF/kg (+ 11%). Deze prijstoename is vooral toe te schrijven aan een gehalveerde aanvoer van de relatief goedkopere kleine tong, behorende tot de klassen 6-7, die bovendien gepaard ging met een flinke positieve prijsrespons voor deze grootte-klassen. De G.P. voor tong, per grootte-klasse 1-2-3-4-5-6-7, bedroeg resp. in BF/kg 267,6 (+ 19%); 307,0 (— 6%); 278,8 (— 11%); 258,6 (+ 3%); 205,0 (+ 9%); 181,3 (+ 23%) en 157,8 (+ 31%).

Een met — 57% afgenomen aanbod van pelagische vis had een gunstige invloed op de prijs die, met + 61%, toenam van 9,7 BF/kg tot 15,7 BF/kg.

In de eerder stagnerende prijzen van garnaal, (133 BF/kg of + 3,5%) en Noorse kreeft (225 BF/kg of — 1,5%) kon geen positief prijseffect ingevolge de belangrijke aanvoerdaling, teruggevonden worden.

## OPGEHOUDEN VIS

In februari 1983 werden slechts 31 ton, of 1,1% van de aanvoer, uit de markt genomen, tegenover 106 ton, of 2,9% van de aanvoer, in februari 1982. Deze vermindering met 75 ton wordt vooral verklaard door de verminderde interventie voor schol. Terwijl in februari 1982 nog 95 ton schol, (of 13% van de aanvoer), werd doorgedraaid, haalde nu nog slechts 15 ton of 3% van de aanvoer de bodemprijs niet. De schol blijft evenwel 50% van de opgehouden vis vertegenwoordigen. Er werd eveneens 6 ton wijting (of 2,3% van de aanvoer) uit de markt genomen.

## VREEMDE HAVENS

Volgens de thans beschikbare gegevens werden 10 vangsten verkocht in Britse havens, voor in totaal 20,8 miljoen B.F.

## VISSERIJRESULTATEN

Alle visserijen telden opvallend minder zeedagen, zodat de 165 actieve vaartuigen (— 3,5%) in totaal slechts 1.939 zeedagen presteerden, tegenover 2.529 zeedagen in februari 1982 (— 23,3%). Deze vaartuigen verwezenlijkten in 501 reizen (— 31,7%) en aanvoer van 2.769 ton (— 25%) ter waarde van 156,2 miljoen BF (— 1%). De aanvoer per zeedag verminderde enigszins, nl. tot 1.428 kg (— 2%), terwijl de gemiddelde besomming per zeedag daarentegen met niet minder dan + 30% toenam, nl. van 62.300 BF tot 80.600 BF.

Zowel in de boomkor-, borden-, span- als garnaalvisserij nam het aantal reizen af met bijna 1/3.

De 87 boomkorvaartuigen (status quo) verwezenlijkten, in 15% minder zeedagen (1.114), een evengrote vangst ad 1.429 ton, die voor 111,1 miljoen BF (+ 6%) werd verkocht. Per zeedag betekent dit een aanvoer van 1.282 kg (+ 17,7%) en een besomming van 99.800 BF (+ 24,2%).

De 47 bordenvisserijvaartuigen (568 dagen op zee, — 28%) haalden per zeedag resp. 1.158 kg (+ 3,2%) en 53.100 BF (+ 17,2%). De totale aanlandingen en de totale opbrengst van deze sector bedroegen resp. 658 ton (— 25,1%) en 30,2 miljoen BF (— 15%).

De spanvisserijvaartuigen waren 192 dagen (— 16%) actief op zee. De vangsten werden gehalveerd en bereikten slechts 658 ton, en de besomming verminderde met — 10% tot 11,9 miljoen BF. De besomming per zeedag was iets gunstiger, nl. 62.200 BF (+ 7,4%). Terwijl men in de spanvisserij op gul, per zeedag, slechts 1 ton vis, ter waarde van 32.300 BF, haalde, wisten de haringjagers per zeedag 5,3 ton vis, die gemiddeld werd voor 85.400 BF, aan wal te zetten.

De 24 garnaalvisserijvaartuigen (— 11%) visten 150 dagen (— 29%).

Daar nu de gemiddelde vangst per zeedag, ongewijzigd 165 kg/ZD bleef, nam de totale aanvoer evenredig af met de zeedagen en bedroeg zij nog slechts 24,8 ton (— 29%) ter waarde van 3 miljoen BF (— 23%). Dank zij de iets gunstigere prijs, klom de dagelijkse besomming, met + 8,3%, tot 20.200 BF.

De gemiddelde gasolieprijs steeg van 11,57 BF/l tot 12,42 BF/l (+ 7,4%).

#### BESLUITEN

— De totale aanvoer van visserijproducten bedroeg 2.769 ton, dit is en daling ad — 911 ton of — 24,8%.

— De aanvoerdaling was vooral het gevolg van een lagere aanvoer van pelagische vis (— 760 ton of — 57%).

— De aanlandingen van demersale vis verminderen met — 201 ton tot 2.023 ton (— 9%). Terwijl de aanvoer van platvis, nl. schol en tong, resp. met — 29% en — 22% daalde, was een herstel van de kabeljauwaanlandingen merkbaar (+ 36%).

— De garnaalvangst verminderden met — 25%.

— De totale aanvoerwaarde liep licht terug tot 156,2 miljoen BF (— 1%).

— De tongbesomming daalde van 60 miljoen BF, tot 52,3 miljoen BF.

— De algemene gemiddelde visprijs verbeterde, met + 32%, tot 56,4 BF/kg.

— Er werden belangrijke prijsverhogingen genoteerd voor haring (+ 60%), schol (+ 36%), schelvis (+ 20%), wijting (+ 20%) en tong (+ 11%).

— De gemiddelde kabeljauwprijs was aan een daling toe, nl. 43 BF/kg (— 3,8%). Dit is bovendien ruim 26 BF/kg minder dan in januari 1983.

— De hoeveelheid opgehouden vis daalde van 106 ton tot 31 ton, of resp. van 2,9% tot 1,1% van de totale aanvoer.

— Schol bleef de belangrijkste soort die in aanmerking kwam voor interventie, doch de doordraai verminderde van 95 ton tot 15 ton, of van 13% of 3% van de aanvoer.

— Er werden 10 vangsten verkocht in Britse havens, voor in totaal 20,8 miljoen BF.

— Slechts voor 6 van de 28 dagen noteerden we een windkracht van 6 of meer.

— Het aantal zeedagen daalde van 2.529 tot 1.939 (— 23,3%). Deze daling was in alle visserijen merkbaar.

— De gemiddelde besomming per zeedag verbeterde, met + 30%, van 62.300 BF tot 80.600 BF, zodat de totale aanvoerwaarde zich nagenoeg op hetzelfde niveau kon handhaven.

— In de boomkor-, span-, borden- en garnaalvisserij klommen de besommingen per zeedag resp. op tot 99.800 BF (+ 24,2%); 62.200 BF (+ 7,4%); 53.100 BF (+ 17,2%) en 20.200 BF (+ 8,3%).

— De gemiddelde gasolieprijs klom, met + 7,4%, tot 12,42 BF/l.

### 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)

#### E.E.G.

■ De wetenschappelijke adviezen van de ICES in verband met de toegelaten vangsthoeveelheden in de EEG-wateren, zijn reeds door de Commissie te Brussel ontvangen, zodat de voorstellen van de Commissie in verband met het vrijgeven van de totale vangsthoeveelheden voor alle lidstaten samen, eerlang kunnen verwacht worden. Ondertussen wordt verder gevist op basis van de cijfers van 1982 tot een overeenkomst over de cijfers voor 1983 in de Commissie bereikt wordt. Men voorziet in elk geval geen grote wijzigingen in de nieuwe cijfers ten overstaan van 1982.

■ De Deense regering, die Groenland vertegenwoordigt bij de besprekingen te Brussel, heeft de lidstaten verwittigd dat, in geval Groenland de EEG zou verlaten, er zal moeten betaald worden voor het bekomen van visvergunningen in de Groenlandse wateren, met daarbij nog vrije toegang van door Groenland uitgevoerde vis in de EEG-landen. Niettegenstaande bij een eventueel uittreden van Groenland, het slechts West-Duitsland zou zij dat het zwaarst getroffen wordt, heeft dit toch zijn weerslag op de visserij der andere lidstaten, omdat het begrijpelijk is dat West-Duitsland om compensaties zou vragen in de Noordzee en een groter aandeel in de vangst van Noorse kabeljauw, dit ten nadele vooral van de Britten.

#### WEST-DUITSLAND

■ De Westduitse regering stelt een ontwerp van steunmaatregel voor om de leningen die zij in 1975-76 aan de producentenorganisaties toekende voor het stabiliseren van de markt in de kust- en kleine visserij, in subsidies om te zetten. Voor de betrokken producentenorganisaties, die de leningslasten niet of nog moeilijk kunnen dragen, een welgekomen oplossing. Volgens het EEG-verdrag heeft de EEG-commissie nu de, voor dit verdrag voorziene procedure, ingeleid en de opmerkingen gevraagd van de andere belanghebbenden t.a.v. deze steunmaatregel.

## FINANCIËLE RUBRIEK



### EBES

VERENIGDE ENERGIEBEDRIJVEN VAN HET SCHELDELAND

Naamloze Vennootschap

Maatschappelijke zetel: Mechelsesteenweg 271, 2018 Antwerpen

Administratieve zetel: Wetenschapsstraat 31, 1040 Brussel

Handelsregister Antwerpen nr. 294

Handelsregister Brussel nr. 267.922

**LENING 12,75% 1983-1991**

**F 3.000.000.000**

**Rentegenot: vanaf 23 maart 1983**

**Aflossing: vanaf 23 maart 1984**

door inkoop van obligaties tegen koersen die, inclusief de kosten, het pari van de nominale waarde niet overtreffen; de niet-ingekochte obligaties zullen op de eindvervaldag, 23 maart 1991, a pari worden terugbetaald.

**Uitgifteprijs: 99,75%**

volledig betaalbaar bij de inschrijving.

**De inschrijving wordt op 14 maart 1983 opengesteld**

Ze wordt afgesloten zodra op alle aangeboden obligaties is ingeschreven maar uiterlijk op 22 maart 1983.

Elk van de hieronder vermelde banken zal de verkoop stopzetten de dag waarop de door haar ingezamelde inschrijvingen haar deel in de waarborg voor het welslagen van de emissie bereikt of overschreden hebben;

de inschrijvingen van de laatste dag zullen eventueel aanleiding geven tot toewijzing.

De inschrijvingen worden aanvaard tijdens de loketuren bij de zetels, filialen, kantoren en bijkantoren van volgende instellingen waar de inschrijvers prospectussen-inschrijvingsformulieren kunnen verkrijgen:

**GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ**

**BANK BRUSSEL LAMBERT**

**BANK VAN PARIJS EN DE NEDERLANDEN BELGIE**

**KREDIETBANK**

**BANK DEGROOF**

**THE ROYAL BANK OF CANADA (Belgium)**

De inschrijvingen mogen eveneens bij de voornoemde banken worden ingediend door bemiddeling van alle andere financiële instellingen en tussenpersonen.

De opneming van de obligaties in de Officiële Koerslijst van de beurzen van Brussel en Antwerpen zal worden aangevraagd.

Het bericht voorgeschreven door de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen werd op 3 maart 1983 neergelegd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen.

## ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden enkele minder belangrijke zaken behandeld. Dit keer nam de heer Guffens het voorzitterschap waar.

Een zaak die wel een gelukkige afloop kende was het voorval dat zich voordeed aan boord van de Z.99 „Terra Nova”. Tijdens het binnenhalen van de netten kreeg met name schipper Henri Demeester het steennet boven op zich en werd tamelijk erg gekwetst. Terzake werden twee getuigen onderhoord, namelijk de matrozen Leopold Deschacht en Vlietinck. Eerste getuige weet te vertellen dat het net werd opgehouden door een doorgebrande sluiting – een shackle zegt men in zeemanstermen – die tot een soort haak werd omgevormd. Dat wordt wel meer gedaan aan boord, weet getuige te vertellen, want er liggen zo'n twee, drie gelegenheids-haken klaar. Men neemt nu aan dat de draagkracht van die gewimproviseerde haak onvoldoende was om het 300 tot 400 kgr wegende net op te houden en dat de haak moet geplooid zijn. Getuige Deschacht houdt het echter ook voor mogelijk dat het net van de haak kan geschoten zijn ingevolge het slingeren van het vaartuig. In ieder geval komt het de raad onverantwoord voor dat men tot dergelijke praktijken overgaat want de gevolgen van een dergelijk ongeval hadden inderdaad veel erger kunnen zijn. Getuige Vlietinck, die op het ogenblik der feiten achter de winch stond en het ongeval van zeer nabij zag gebeuren, houdt het eveneens voor mogelijk dat de haak gedeeltelijk geplooid is door de slechte weersomstandigheden. De haak werd weerhouden als bewijsmateriaal en zal door de raadsleden onderzocht worden.

### WEERAL OVERTREDERS TEGEN HET VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Voor de rest behandelde de Raad andermaal enkele gevallen van overtreding tegen het ver-

keersscheidingsstelsel. Eerste aan de beurt was schipper Rappé Eric van de Z.506 die zich op twee verschillende momenten liet strikken door de Franse kustwacht. Het eerste geval betrof het niet zo veel als mogelijk loodrecht dwarsen van de voorgeschreven route. Het tweede geval wordt door de Raad wel met een erg scheef oog bekeken omdat schipper Rappé toegeeft te hebben gewerkt met zeekaarten die tien jaar oud waren en in feite dus totaal onbruikbaar. Bovendien beweert hij dat hij in overtreding werd genomen in een bepaald gebied waar het routingssysteem op dat moment nog niet in voege was. De Raad betwijfelt het evenwel dat de Franse autoriteiten tot een proces-verbaal zouden overgaan voor een zaak waar de rechtspraak niet van kracht is. Niettemin, zo zegt schipper Rappé, ik hoorde of zag geen seinen van de Franse patrouilleboot dat ik in een foutieve koers vaarde. Via kanaal 16 kreeg hij in ieder geval geen oproep vanwege de Fransen. Rijkskommissaris Carly zal in een latere zitting vorderen maar eerst wil hij even natrekken of de bewering van schipper Rappé, nopens het nog niet van kracht zijn van de reglementering, wel juist is.

Eveneens voor een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel moest ook schipper Rappé Jacques van de Z.30 zich verantwoorden. De feiten deden zich voor op 8 juni van vorig jaar en werden geveeraliseerd door de Franse kustwacht. Schipper Rappé Jacques geeft de feiten toe, zegt dat hij werkte met kaarten die ongeveer twee jaar oud waren maar weet aan geen kanten te vertellen hoe hij in die verkeerde baan is terecht gekomen. Rijkskommissaris Carly zal in een volgende zitting vorderen.

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens het verlaten van de Zeebrugse haven voelde men aan boord van de Z.533 trillingen op het achterschip. Men vermoedde dat er zich iets op de schroef had vastgezet. Door voor- en achteruit te slaan werd geprobeerd de schroef weer vrij te krijgen maar het geluid bleef aanhouden. Daarop besloot de schipper opnieuw naar binnen te lopen voor een onderzoek. Een duiker verwijderde allerlei vuil uit de schroef maar nog bleek het euvel niet verholpen zodat besloten werd de keerkoppeling te onderzoeken.

■ Aan boord van de Z.200 werd vastgesteld dat water in de motorkamer kwam langs de schroefaskoker. De pakking van de schroefas werd aangespannen waardoor de toestand iets verbeterde, doch de motorkamer moest regelmatig leeggepompt worden. Na het beëindigen van de reis werd het vaartuig op het droge geplaatst en daar werd vastgesteld dat een stuk nylon op de schroef was gedraaid waardoor de rubberen dichtingsring beschadigd was. Terzelfdertijd werd vastgesteld dat een top van een schroefblad beschadigd was.

■ Aan de kop van de Zeebrugse havenmuur kreeg de Z.99, tijdens het uitvaren, een voorwerp in de schroef. Vaart werd verminderd en de motor afgezet. Een onderzoek leverde evenwel niets op zodat het toerental geleidelijk weer werd opgevoerd. Men ondervond geen verdere hinder meer.

### IERLAND

■ De Ierse dienst voor de visserij heeft haar bezorgdheid uitgesproken over de verveelvoudiging van de ongevallen en aanvaringen op zee. Zij wordt hierin gevolgd door de verzekeraars voor maritiem risico, die eveneens deze vaststelling deden. Voornaamste oorzaak van aanvaringen en ongevallen op zee, is de afwezigheid van een watchman, of minstens van een competente watchman en de oververmoeidheid van de bemanningsleden.

## BUITENGAATS... Nieuwsjournaal voor Zeevarenden

De radiozender „RADIO DYNAMO”, gevestigd te Knokke-Heist, heeft in haar zendtijd een speciaal programma ingelast voor de zeevarenden. Deze uitzending, een soort informatie-uitzending, zal iedere vrijdag plaatsgrijpen om 19.30 uur op 102,35 mHz. Afstemmen dus op RADIO DYNAMO en U blijft op de hoogte van alle maritieme wetenswaardigheden uit de streek.

## BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

### WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

#### IN BELGIE:

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

IN NEDERLAND is de verkoop toevertrouwd aan IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden en Van Beelen, Middenhavenweg 58 IJmuiden. De boekhandels kunnen ze rechtstreeks bekomen bij de uitgever aan de prijs en korting voor de boekhandels vastgelegd.

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

# BRANDSTOF- PRIJZEN IN DE ZEEVISSERIJ

Door volksvertegenwoordiger, de heer E. De-sutter werd aan de Staatssecretaris voor Land-bouw, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de volgende vraag gesteld:

## Zeevisserij. — Brandstofprijzen.

Het is voldoende bekend dat U zowel op het nationaal vlak als op het communautair vlak de problemen eigen aan de zeevisserij met bijzondere aandacht volgt. In oktober van vorig jaar bracht U nog een werkbezoek aan de Oostende vissershavens en toonde U zich terdege bewust van de vele problemen waarmee de sector van de zeevisserij thans wordt geconfronteerd.

Een van de hoofdproblemen hierbij is ongetwijfeld de hoge kostprijs van de brandstof waarvoor U alvast in 1982 de premie voor brandstofbesparing van 5 tot 8 fr. per liter hebt opgevoerd.

Het wil mij echter voorkomen dat de enige mogelijkheid om onze vissersvloot nog verder in de vaart te houden, erin zou bestaan dat een speciale brandstofprijzen voor de vissersvaartuigen wordt ingevoerd. Bij deze prijsbepaling zou dan ook uw collega van Economische Zaken dienen betrokken te worden.

Mag ik aan de achtbare heer Staatssecretaris vragen of hij een oplossing in deze richting kan bijtreden dan wel of hij andere oplossingen in het vooruitzicht kan stellen om de brandstofproblematiek van de zeevisserij te verhelpen vooraleer het te laat zou kunnen zijn?

Op deze vraag, werd door de diensten van het Staatssecretariaat nog niet geantwoord. Waarschijnlijk zit men met deze vraag verveeld.

## Staf Debleecker in S.V. John Bauwens

Naar aanleiding van de kaartavond op zaterdag 12 maart in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens, te Oostende, stelt de maritieme-kunstschilder Staf Debleecker een selectie van zij werken tentoon (ism kunstkring de Peperbusse vzw).

Zijn pastels, waarin de zee meer dan beweging is geworden, zijn bewijzen van een sterk technisch vakmanschap, dat hem, uiteraard, bekendheid gaf over gans het Vlaamse land.

Zee, strand en lucht in hun nooit stilstaande vormen en kleuren zijn de hoofdthema's van deze korte tentoonstelling, die doorgaat in de SV J. Bauwens, Mercatorlaan 15, Oostende op zaterdag 12 maart 1983 vanaf 20 uur.

## NEDERLAND

Volgens drs Langstraat van het Nederlandse Visserij en Produktschap, zal de Nederlandse visserij, aan de hand van de thans tot stand gekomen E.E.G.-visserijovereenkomst, per jaar rond de 900 miljoen B.fr. aan brutobesomming verliezen. Volgens ons wel in de eerste plaats aan een strengere aanvoercontrole. Volgens Drs Langstraat zal men dit verlies moeten weg werken door kwaliteitsverbetering, joint-ventures in het buitenland (gemengde Nederlandse-buitenlandse visserijen), visserij op niet beperkte soorten, enz.

# WAARBORG- EN SOCIAAL FONDS VOOR DE ZEEVISSERIJ

In het Belgisch Staatsblad van 5 maart 1983 verscheen de „Vaststelling van een Sociale Premie voor 1982”.

Art. 1. Door het Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij wordt voor het jaar 1982 een sociale premie toegekend.

Art. 2. Het bedrag van deze sociale premie is gelijk, voor iedere maand arbeidsprestaties verricht van 1 december 1981 tot 1 december 1982, aan 1/12 van :

- 8.000 F voor de werklieden en werksters met volledige tewerkstelling;
- 12.000 F voor de werklieden en werksters met gedeeltelijke tewerkstelling.

Elke maand gedurende welke de werklieden of werksters zijn ingeschreven in het personeelsregister en erin werden ingeschreven ten laatste op de 15e dag van de maand of uitgeschreven na de 15e dag van de maand, moet als een maand arbeidsprestatie worden beschouwd.

Art. 3. De werklieden of werksters hebben recht op de betaling van de premie indien zij voldoen aan de voorwaarden inzake de sociale vrede en op 1 december 1982 een anciënniteit van ten minste zes maanden hebben bij een of meerdere werkgevers.

Art. 4. De sociale premie wordt betaald in de loop van het vierde kwartaal van het jaar 1982 op een door de raad van beheer van het „Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij” nader te bepalen betaalperiode.

Art. 5. De werklieden en werksters die op de datum van de aanvang van de betaalperiode van de sociale premie volledig en onvrijwillig werkloos zijn, maar voldoen aan de voorwaarden vastgesteld bij artikel 3, hebben eveneens recht op de betaling van deze premie.

Deze bepaling is ook van toepassing op de rechthebbenden van de gedurende de periode van 1 december 1981 tot de datum waarop de betaalperiode ingaat overleden werklieden en werksters.

Art. 6. De sociale premie wordt betaald door de werknemersorganisaties welke zijn vertegenwoordigd in het Paritair Comité voor de Zeevisserij op voorlegging, door de werkmans of werkster, van het in regel zijnde lidmaatschapsboekje en het door de werkgever(s) ingevuld formulier, uitgereikt door het „Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij”, waarop de werkmans of werkster voor ontvangst van het erin vermelde bedrag van de premie tekenen.

## JAARBALANS 1982 IN HET ROOD

# Zeebrugs Kanaalverkeer ging achteruit

## Alleen ro/ro-afvoertrafiek winstgevend

Voor de haven van Zeebrugge was 1982 be-slist een slecht jaar. Het zeegoederenver-keer ging in globo met 26% achteruit t.o.v. het vorige boekjaar en ook de toeristische Kanaaltrafiek liep met ruim 4,5% terug. Alleen de afvoer van ro/ro-goederen op de veerdiensten naar Engeland was ietwat ex-pansief, nl. met 5,6%.

Vooraleer een jaarbalans 1982 in detail te be-spreken, even de cijfers van 1981 in herinne-ring: -0,1% qua passagiersverkeer; -11% qua voertuigtrafiek en -6% wat de ro/ro-goede-ren betreft.

### TOERISTISCH KANAALVERKEER VERDER REGRESSIEF

Wat stellen we nu vast? Inzake toeristische tra-fiek, een verdere achteruitgang in 1982 zowel van het aantal passagiers als van de voertuigen. Qua passagiers was er een globaal verlies van 106.000 eenheden, praktisch gelijkmatig ver-deeld over beide vaarrichtingen. Procentueel uitgedrukt betekent dit een daling met 4,5%. Voor de absolute cijfers:

Passagierstrafiek 1-12/1982	Aantal	Evolutie
In	1.097.695	-4,6%
Uit	1.106.423	-4,1%
Totaal	2.204.118	-4,5%

Even ter vergelijking: Oostende boekte een winst van 210.000 passagiers (+9,5%) in 1982 voor een absoluut aantal van 2.476.265. Aldus heroverde de haven van de Ensorstad haar titel van eerste passagiershaven van het land.

Een quasi gelijklopend verlies onderging de voertuigtrafiek van Zeebrugge: -4% hetzij

nagenoeg 30.000 eenheden minder dan in 1981. De achteruitgang was bijzonder scherp afgetekend in de richting van het continent. Te Oostende noteerde men een positieve groei van liefst 15%. Het detail voor Zeebrugge:

Voertuigtrafiek 1-12/1982	Aantal	Evolutie
In	334.692	-5,4%
Uit	374.391	-2,9%
Totaal	709.083	-4,0%

### EVOLUTIE VAN DE RO/RO-VRACHT- TRAFIEK OP DE KANAALDIENSTEN

Eenzelfde verschijnsel valt te noteren qua ro/ro-vrachtrafiek op de Zeebrugse Kanaaldiensten: de invoer naar het vasteland toe is bepaald re-gressief en dit is in hoofdzaak te wijten aan de treinferrylijn op Harwich, waarvan de trafiek met meer dan de helft achteruit liep.

Alleen de afvoer naar Engeland toe is expansief zodat in globo een winst werd geboekt van na-genoeg 110.000 ton of 2,6% ten opzichte van 1981. Aldus samengevat:

Ro/ro-trafiek 1-12/1982	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	1.649.899 t	-16 %
Afvoer	2.422.002 t	+ 5,6%
Totaal	4.071.901 t	+ 2,6%

De oorzaken van de constante terugloop van het toeristisch verkeer te Zeebrugge zijn ge-kerfd: kortere vaartijden vanuit Franse voorha-vens, gunstiger tarieven aldaar en de groeiende aantrekkingskracht van hovercrafts en super-veerboten.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## MARKTOVERZICHT

Hetzelfde scenario van verleden week. Een paar vangsten (gul en wijting) op de vrijdagmarkt, een volle bak op de maandag en dan dinsdag en woensdag nog iets om de (kleine) gaatjes te vullen.

Een aanvoer die vooral bestond uit gul en wijting. Maandag ook een paar vangsten tong die wel behoorlijke prijzen kregen. De kleine soorten vooral deden het erg goed terwijl de middensoorten toch ook om en rond de 300 fr. schommelden.

Voor kabeljauw bleef de prijs op een erg bescheiden peil. Zestig frank was al een topprijs, voor kabeljauw lag de prijs zelfs onder de 40 fr. op zeker ogenblik. De gulsoorten deden het niet bijzonder goed, de kleinste soort tussen 25 en 30 fr., middenslag gul van 35 tot 45 fr. en grote gul van 45 tot 62 fr. Deze laatste prijs noteerden we dinsdag. Die dag lag trouwens ook de wijtingprijs een stuk hoger en noteerden we tot 1.350 fr. voor kleine en bij de 36 fr. voor grote sortering. De beide IJslanders zorgden samen voor een 1.070 bennen vis, meest schelvis. Deze soort was dan ook tamelijk goedkoop en kreeg hooguit 43 fr. als topprijs. De middensortering werd verkocht tegen een 35 fr. Voor rode zeebaars van uitstekende kwaliteit noteerden we prijzen tussen 65 en 70 fr., terwijl leng van 45 tot 70 fr. noteerde. Blauwe sortering was zoals gewoonlijk stukken duurder dan de witte sortering. Erg weinig heilbot die tot 270 fr. noteerde en ook betrekkelijk weinig koolvis die daarom niet duur was. Resultaten die voor beide schepen te laag uitvielen.

De haringvisserij is dus voor dit seizoen voorbij, de garnaalaanvoer begint iets groter te worden. Niet dat de vangsten zo groot zijn, wel dat er een paar schepen meer weer in gang geschoten zijn. De garnaalprijs schommelde tussen 115 en 150 fr. het kg.

### VRIJDAG 4 MAART

NOORD				
O.134	11	450		623.492
WEST				
N.708	10	380		535.927

### MAANDAG 7 MAART

IJSLAND				
O.318	18	550		1.130.688
O.129	18	525		1.058.746
KANAAL				
Z.484	16	210	2100	1.146.214
Z.483	17	300	2600	1.615.593
O.114	16	310	730	858.737
O.118	16	330	840	884.208
N.736	9	165		374.202
NOORD				
N.15	10	290	2600	1.296.722
WEST				
O.26	5	130		204.385
O.243	14	460		582.188
O.206	10	230		335.542
O.229	14	360		514.453
O.108	5	40	950	345.393
Z.502	14	390		563.815
N.752	12	255		408.766
KUST				
RI	11	325		869.074

### DINSDAG 8 MAART

WEST				
N.3	8	245		558.863

### WOENSDAG 9 MAART

WEST				
E.520	8	285		683.722

## IJSLANDSE VISSOORTEN

	07-03	
Gr. schelvis	40,00/ 44,00	
Mid. schelv.	28,00/ 33,00	
Kl. schelvis	25,80/ 30,00	
Kabeljauw	36,00/ 50,00	
Gul	34,00/ 38,00	
Wijting	33,00/	
Schaat	63,00/ 73,00	
Zeebaars	64,00/ 71,00	
Witte leng	40,00/ 51,00	
Blauwe leng	65,00/ 72,00	
Schartong	39,00/ 54,00	
Heilbot	193,00/270,00	
Koolvis	22,00/ 35,00	
Hondstong	/	
Zeewolf	/	
Staart	/	

## Verwachtingen

### VRIJDAG 11 MAART

West : N.706 (290 m. t.t.z. 130 gul, 155 wijting, 5 varia).  
E.202 (Deen).

### MAANDAG 14 MAART

Kanaal : O.33 - Z.183 - O.83 - Z.34 - O.518 - N.36 - O.705.

West : O.123 - O.128 - O.275 - O.279 - O.35 - N.41 - Z.499.

Noord : O.274.

### DINSDAG 15 MAART

Noord : O.306

### WOENSDAG 16 MAART

West : N.40.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 3 MAART

Z.512 W				514.920
Z.596 W				645.365
Z.60 WRP	1			1.175.701
Z.519 W				759.485
Z.437/548				117.940
				3.213.411

### VRIJDAG 4 MAART

Z.509 KRP	100	150		492.746
Z.554/560 K				244.350
Z.201/601 K				133.650
Z.474/472 K				233.530
Z.403/501 K				76.030
Z.578/580 K				237.580
				1.417.886

### MAANDAG 7 MAART

Z.474 K	400	30	5	212.050
Z.563 W	1000	120	14	473.430
Z.582 W	500	60	14	426.980
Z.30 KN	2200	220	17	1.498.230
Z.506 KN	2200	290	17	1.523.760
Z.176 KN	1300	180	17	1.252.852
Z.424 KN	1100	160	16	1.067.771
Z.189 KN	1400	220	17	1.220.501
Z.576 KN	1400	210	16	1.508.231
Z.474/472 K		30		87.230

Z.506/601 K		15		56.390
Z.582/560 K		30		128.270
Z.84 /437 K		25		83.330
Z.418/578 K		30		118.336
				9.657.361

### DINSDAG 8 MAART

Z.14 KN	3500	400	19	1.929.528
Z.92 KN	5000	350	19	1.978.178
Z.47 KN	2000	400	17	1.412.600
Z.554/560 K				13.540
				5.333.846

### WOENSDAG 9 MAART

Z.126 KN	220	270	17	1.403.284
Z.431 W	700	156	14	948.110
Z.462 KN	1500	200	19	1.107.271
Z.289 W	3500	380	13	2.050.700
Z.533 K	300	45	8	353.800
				5.863.165

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 4 MAART

VIS				
N.575		100 kg		4.702 fr

### MAANDAG 7 MAART

VIS				
N.590		3113 kg		109.966 fr
N.738		2669 kg		95.642 fr
N.346		3760 kg		134.097 fr

Drie Westvaartuigen losten op de maandagmarkt hun vangst. Grote tarbot kreeg 390 à 410 fr per kg, middenslag tarbot 240 à 280, varia 160 à 180 en griet 230 à 70. Grote pladijs kocht men tegen 2.250 à 2.750 fr de ben aan, middenslag of drieling pladijs tegen 2.700 à 3.000 fr de ben en kleine platjes tegen 1.200 à 1.500 fr de ben. Tongschar werd tegen 70 à 130 fr per kg geboekt en de viers tegen 140 à 160 fr per kg. Westvis werd tegen een middelmatige prijsnotering aan de koper gebracht. Kabeljauw kwam 3.000 à 3.600 fr de ben en gul 1.750 à 2.800 fr de ben. Moerrog werd tegen 3.500 à 4.000 fr de ben genoteerd, tilten tegen 3.250 à 3.500 fr de ben en scherpstaarten tegen 3.000 à 3.250 fr de ben. Grote zandschar kreeg 2.100 à 2.300 fr de ben en kleine zandschar 1.750 à 1.900 fr de ben. Voor grote wijting werd 2.100 à 2.300 fr de ben betaald en voor kleine wijting 1.100 à 1.300 fr de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2.700 à 3.000 fr de ben aangekocht en zeehond tegen 2.650 à 2.800 fr de ben. Alle genoteerde prijzen bleven stabiel gedurende gans het marktverloop en vanwege de handelaars kon een ruime interesse vastgesteld worden.

### WOENSDAG 9 MAART

N.720		3634 kg		134.366 fr
N.700		511 kg		29.290 fr
N.172		3894 kg		150.329 fr
N.723		6569 kg		217.307 fr

Op de woensdagmarkt losten vier Westvaartuigen hun vangst. De genoteerde prijsnoteringen waren superieur aan deze welke op de maandagmarkt werden geboekt. Tong der sortering 1 à 2 haalde 255 à 270 fr per kg en tong der sortering 3 à 4 285 à 300 fr per kg. Grote tarbot kreeg 398 à 430 fr per kg, varia 250 à 280 fr per kg en middenslag tarbot 281 à 340 fr per kg, wijl voor griet 260 à 280 fr per kg werd betaald. Grote pladijs werd tegen 3.000 à 3.500 fr de ben opgekocht, middenslag of drieling pladijs tegen

2.900 à 3.250 fr de ben en visjes of kleine pladijs tegen 1.100 à 1.400 fr de ben. Tongschar werd tegen 85 à 120 fr per kg genoteerd en deelvis tegen 150 à 160 fr per kg. Kabeljauw werd tegen 3.400 à 3.750 fr de ben geveild en gul tegen 1.900 à 3.000 fr de ben. Grote wijting bekam 1.800 à 1.900 fr de ben en kleine wijting 1.150 à 1.300 fr de ben. Grote zandschar kreeg 1.900 à 2.250 fr de ben en kleine zandschar 1.600 à 1.750 fr de ben. De schaars aangevoerde rog haalde een mooie prijsnotering, moerrog werd tegen 4.300 à 4.600 fr de ben aangekocht, tilten tegen 4.000 à 4.250 fr de ben en scherpsaarten tegen 3.750 à 4.000 fr de ben. Doorn- of speurhaai bekam 3.600 à 3.700 fr de ben en zeehond 2.700 à 2.800 fr de ben, wijl voor knorhaan 1.750 à 2.250 fr de ben werd neergepend. Door de geringe aanvoer in andere havens viel er vanwege de handelaars een grote interesse te bespeuren, zodat de genoteerde prijsnotering ook hoger kwam te liggen dan die welke in de andere aanvoerhavens werd neergepend.

## NIEUWPOORT

### VISAANVOER

	Kgr	Fr
4 maart	100	4.702
7 maart	9.542	339.835
9 maart	14.608	531.292

### GARNAALANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
9 maart	46	7.084	154	154

## NOORSE KABELJAUW OP GROTE SCHAAL INGEVOERD TE ZEEBRUGGE

Van uit Zeebrugge stelt men ons de vraag hoe het komt dat Zeebrugse vishandelaars vrij vis mogen invoeren van uit Noorwegen, waardoor zij aan de eigen visserij, vooral deze op ronde vis, zware schade berokkenen.

We herinneren ons nog duidelijk dat de producentenorganisaties, dit zowel in België, Groot-Brittannië als in de andere lidstaten, nu zij officieel te Brussel erkend zijn, hun leden plechtig beloofd hadden, zich te zullen verzetten tegen de invoer van vis uit derde landen, of minstens zouden zorgen, dat de referentieprijzen zodanig zouden aangepast worden, dat hierdoor de invoerprijs voldoende hoog zou komen te liggen om geen schade meer aan de eigen aanvoer door de eigen visserij te kunnen berokkenen. Verder werd ook door de producentenorganisaties beloofd, dat er een invoerstop zou komen wanneer de eigen markt door eigen aanvoer verzadigd zou zijn. We zouden dan ook onze vragenstellers moeten verwijzen naar de producentenorganisaties en hier specifiek in België naar de Rederscentrale waarvan hun secretaris of directeur toch ook deel uitmaakt van de overkoepelende Europese Producentenorganisatie die te Brussel zetelt. Indien onze vragenstellers uit Zeebrugge gelijk hebben, dan moeten wij tot onze spijt vaststellen dat er in de Redercentrales en Producentenorganisaties hoog van de toren geblazen wordt, maar weinig resultaten behaald worden of er weinig voor gedaan wordt. We zouden geneigd zijn te schrijven dat deze mensen eenvoudig te Brussel gedoogd worden, maar dat hun invloed zeker aan de zeer lage kant is. Ze hebben ook niet kunnen verhinderen dat, onder meer Canada, tienduizenden ton kabeljauwfilets, onder een bijzonder gunstig stelsel van lage invoerrechten in de Gemeenschap mag invoeren. Het is vooral de visserij in Groot-Brittannië die hier het voornaamste slachtoffer van is, maar door het principe van de

## Visserijmuseum wordt uitgebreid

Het National Visserijmuseum van Oostduinkerke is aan een voortdurende uitbreiding toe. Reeds is dit museum een van de voornaamste trekpleisters van de kust en werd op 5 augustus 1982 de 200.000e bezoeker gelauwerd. Nu is een tamelijk belangrijke uitbreiding voorzien want aan de bestaande gebouwen wordt een ruime expozaal toegevoegd met een bovenbouw. Van daar uit zal men een overzicht krijgen op een mini-visserijhaven die tevens toegang verleent tot een uitgebouwde stuurhut van een vissersvaartuig waarin alle apparatuur van een moderne treiler is aangebracht. In het achterste gedeelte is dan ruimte voorzien voor matrozenkooien en signaalvlaggen. Op diezelfde verdieping zijn tevens ruimten voorzien voor zeilmakerij, touwslagerij, mandenvlechterij, blok-takelvaardiging en ook voor het breien en herstellen van netten. Ten behoeve van de schoolgaande jeugd en de onderwijsinrichtingen is er tevens een projectiezaaltje voorzien. Op het gelijkvloers wordt er dan ook om het dok een vismijn afgebeeld waar men een idee krijgt van het lossen van de vangsten in vroegere tijden. Daarin zullen ook een ijsfabriek, een vuurtoren en een scheepswerf voor houten en ijzeren schepen voorzien zijn. Verder zal ook aandacht besteed worden aan de nevenbedrijven zoals de diepvries, de kledij, de rokerij- en de inmaakfabriek. Tenslotte zal ook een impressie gegeven worden van de zestien manieren van strandvisserij, de klederdracht van de vissers en de vissersvrouwen alsmede kunstwerken die verband houden met de zeevisserij.

verevening en verwevenheid onder de lidstaten eveneens de andere landen en dus ook onze visserij.

Men kan nu wel zeggen dat de invoer uit bepaalde landen en eventueel ook uit Noorwegen deel uitmaakt van de bilaterale visserijverdragen tussen de EEG en deze landen, maar feit blijft, dat onze vissers hiervan het slachtoffer zijn en dat zij dan als pasmunt gebruikt worden om de grote overschotten uit deze landen via invoer in de Gemeenschap, weg te maken.

Anderzijds moeten wij voor de zoveelste maal stellen, dat de invoerders zouden moeten beschouwd worden als aanvoerders, die net als onze eigen reders vis aanvoeren en dat zij ook zouden moeten belast worden met de vismijnen afslagrechten, wanneer de vis in de vismijnen ingevoerd wordt.

In de Oostendse afslag moeten de vreemde vissersvaartuigen die dan nog tot de Gemeenschap behoren, 3 % afslagrechten betalen terwijl dit, koöperatief bezien, voor de eigen vissers leden tot 0,90 % herleid wordt. Vis uit derde landen ingevoerd en in de vismijnen aangevoerd, daar eventueel verwerkt en/of verkocht aan de viskleinhandel, zou eveneens alle rechten moeten betalen waaraan de eigen aanvoer onderhevig is. Dit zou dan een frustrerende oneerlijke concurrentie enigszins matigen. In andere landen betalen onze vissersvaartuigen bij de verkoop al of niet tot de EEG behorend, een afslagrecht van 3 à 5 % plus mijnrechten.

Waar zijn onze stadsbesturen die steeds spreken van deficitaire begrotingen om het hier te halen?

Tot slot van ons artikel kunnen we dan ook niet anders dan de producentenorganisaties uitnodigen, ja zelfs uitdagen, meer nuttig werk te leveren en beter de belangen van hun leden te verdedigen.

## „HET VISSERIJBLAD”

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

## GETIJDEN TE OOSTENDE

### MAART

	11 vrijdag	1145	435	0551	092
	12 zaterdag	0001	435	1814	100
	13 zondag	1227	456	0641	072
	14 maandag	0038	455	1857	081
NM	15 dinsdag	1301	470	0721	056
	16 woensdag	0107	468	1932	066
	17 donderdag	1330	479	0754	044
	18 vrijdag	0135	477	2002	056
	19 zaterdag	1358	484	0824	036
	20 zondag	0202	484	2029	050
	21 maandag	1427	488	0853	032
	22 dinsdag	0234	490	2100	048
	23 woensdag	1500	489	0923	031
	24 donderdag	0308	493	2133	050
	25 vrijdag	1535	488	0955	033
	26 zaterdag	0345	493	2205	056
	27 zondag	1611	481	1029	040
	28 maandag	0424	487	2238	066
	29 dinsdag	1651	467	1104	054
	30 woensdag	0508	473	2317	081
	31 donderdag	1736	444	1148	076
EK	1 maart	0603	451	0010	101
	2 maart	1838	416	1246	103
	3 maart	0721	428	0124	118
	4 maart	2011	397	1412	122
	5 maart	0902	424	0300	117
	6 maart	2148	408	1548	118
	7 maart	1029	445	0429	092
	8 maart	2258	435	1706	095
	9 maart	1134	473	0542	056
	10 maart	2350	463	1806	067
	11 maart	—	—	0639	022
	12 maart	1224	493	1855	045
VM	13 maart	0034	483	0727	000
	14 maart	1308	503	1938	033
	15 maart	0114	498	0811	-007
	16 maart	1347	506	2018	031
	17 maart	0154	506	0850	-003
	18 maart	1427	505	2059	035
	19 maart	0234	509	0929	011
	20 maart	1503	500	2137	043

### VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
- 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom : Uur van het laag water.
- 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

### BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

### BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	7 maart	8 maart	9 maart
Lappen .....	220 229		
Grote .....	270 277		
3/4 .....	285 303		
Bloktongen .....	280 292		
Vóór-kleine .....	252 270		
Kleine .....	200 214		
Slips .....	180 191		

### ZEEBRUGGE

	7 maart	8 maart	9 maart
Grote .....	228 228	233 239	237 238
Bloktong .....	275 282	264 269	263 275
Fruittong .....	243 261	227 237	295 302
Schone kleine .....	239 254	218 233	303
Kleine .....	180 222	188 195	248
Tout petit .....	160 187	164 167	202 303
Slips .....	134 154	140 146	194

### NIEUWPOORT

	7 maart	8 maart	9 maart
Tong I .....			255 270
Tong II .....			255 270
Tong III .....			285 300
Tong IV .....			285 300
Tong V .....			250 260
Kleine .....			220 230

## PLADIJS

### OOSTENDE

	7 maart	8 maart	9 maart
Platen ..	47 58		
lek (groot-klein) ...	49 54		
Derde slag .....	43 52		
Platjes .....	18 21		

### ZEEBRUGGE

	7 maart	8 maart	9 maart
I .....	40 50	68 42	38 52
II .....	42 50	30 36	54 57
III .....	38 43	24 26	54 56
IV .....	19 24	18 21	42 26
V .....			

### NIEUWPOORT

	7 maart	8 maart	9 maart
Moeien .....			60 70
Grote pladijs .....	45 55		58 65
Drielingen .....	54 60		22 28
Platjes .....	24 30		

# Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

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**

## 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

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	7/ 3	382	7/ 3	382	8/ 3	8/ 3	8/ 3	8/ 3	9/ 3	9/ 3	9/ 3	9/ 3	7/ 3	7/ 3	9/ 3	9/ 3
Tarbot grote	303	382	363	394	...	...	297	315	...	...	395	...	390	410	398	430
Tarbot middel	229	272	250	290	...	...	240	252	...	...	358	359	240	260	281	340
Tarbot klein	217	236	135	204	...	...	190	225	...	...	269	...	160	180	250	280
Griet groot	180	221	183	233	...	...	150	154	...	...	249	225	235	270	260	280
Griet middel	148	213	143	168	...	...	120	125	...	...	169	130	...	...	...	...
Griet klein	119	180	113	134	...	...	95	101	...	...	129	133	...	...	...	...
Schelvis groot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis middel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis klein	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek grote	100	107	78	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek middel	65	82	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek klein	25	44	13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lom	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leng	40	61	28	41	...	...	...	...	...	...	36	...	...	...	...	...
Rog I	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Keilrog	65	97	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rog	60	80	70	74	...	...	60	66	...	...	112	...	70	80	86	92
Tilten	55	71	64	68	...	...	50	56	...	...	100	...	65	70	80	85
Scherpstaart	38	75	70	85	...	...	66	74	...	...	104	...	60	65	75	80
Halve mans	...	...	44	66	...	...	30	34	...	...	76	...	55	62	74	76
Teelt	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Katrog	20	24	27	35	...	...	18	25	...	...	37	...	...	...	...	...
Kabeljauw	37	60	50	66	59	...	50	54	...	...	...	...	60	72	68	75
Gul (groot)	48	53	50	58	58	62	42	48	47	49	73	...	56	...	60	...
Gul (middel)	42	46	40	48	48	58	40	44	52	54	45	53	35	...	38	...
Gul (klein)	24	37	20	26	20	50	13	24	53	...	26	...	...	...	...	...
Hozemondhamme	127	262	86	227	...	...	94	233	...	...	98	238	...	...	...	...
Wijting groot	28	32	20	46	34	37	24	34	...	...	42	46	36	38	...	...
Wijting klein	18	21	20	26	24	27	18	21	...	...	32	...	22	26	23	26
Schar	10	22	14	19	24	36	10	19	...	...	26	25	38	46	35	45
Steenschol	12	118	...	...	60	118	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehaai	75	79	60	69	77	80	84	...	...	...	72	...	...	...	20	30
Hondshaai	20	34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pieterman	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Makreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Horsmakreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeekreeft	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schaat	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeebaars (klipvis)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kongeraal	16	42	...	...	...	...	...	...	37	40	...	...	...	...	...	...
Schartong	12	55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	70	130	85	120
Volle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
IJle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Haringshaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steenholk	8	20	...	...	12	17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heilbot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koolvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeewolf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pollak	32	59	...	...	...	...	...	...	55	58	...	...	...	...	...	...
Zonnevis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koningsvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vlaswijting	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeeduivel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schotse schol	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehond	...	...	20	24	...	...	14	20	...	...	32	...	53	56	54	56
Bot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	76	...	48	72	...	...	...	...	...	...	46	...	...	...	...	...
Grauwe poon (knorhaan)	26	36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rode knorhaan	61	110	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Posten	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

# NEDERLAND

## RONDE LOSPLANK

■ **HOEWEL HET NIET NIEUW IS** dat in deze tijd van het jaar de visserij maar een zuinige beoening is, is de situatie op het ogenblik zo minimaal dat velen begonnen zijn met een onderhoudsbeurt van hun schip. Degene die er de spullen voor hebben proberen nog een harinkje te verschalken. De enige visserij waarmee nog een boterham te verdienen is.

■ **IN VERSCHILLENDE BUITENLANDSE HAVENS** is de situatie iets rooskleuriger. Veel visserij speelt zich af in de Elbe-delta. Voor schepen is het uit oogpunt van kostenbesparing voordelig hun vangsten zo mogelijk in de dichtstbijzijnde haven te lossen.

■ **AAN DE MAANDAGMARKT WAS DE AANVOER** verleden week nog niet eens zo slecht. Voor de rest van de week was het huilen met de pet op. Eén uitzondering hierop vormde het span UK.27 en UK.307. Aan de dinsdag-, woensdag-, donderdag- en vrijdagmarkt van vorige week kwam dit span met leuke vangstjes en slaagde er in een besomming van ongeveer 40.000 gulden boven water te halen. Het span UK.132 en UK.149 deed het met 51.000 gulden zelfs nog iets beter. Deze besommingen konden worden gemaakt dank zij de hoge prijzen die voor één en ander werd betaald. Het valt dan ook te begrijpen dat de handel op alle markten waar iets te bemachtigen viel zijn slag heeft geslagen. Reeds op zaterdagochtend stonden vrachtwagens uit alle windstreken aan de hallen te lossen zodat er aan de maandagmarkt toch voor „elk wat wils” was.

■ **VAN DE PLATVISVLOOT KWAMEN OOK** niet bepaald rooskleurige berichten, hoewel de tong zich iets ruimer laat vangen dan tot voor kort. Ook de schol kan nog steeds worden opgenomen hoewel de kleinste soorten tegen hoge prijzen aan de man worden gebracht.

■ **DE GROTERE VRIESEENHEDEN SLAAGDEN** er in weer iets grotere makreel te verschalken. In de omgeving van Donegal Bay werden deze grotere makrelen gevangen. Meer schepen hebben zich derwaarts begeven. Met uit-en thuisvaart was voor meerdere schepen niet meer dan 14 dagen gemoed. We praten dan over eenheden die in staat zijn 20.000 pakken te laden. De eenheden met een capaciteit van 60.000 pakken hebben altijd nog een week of

drie nodig om een „pendeltje” te maken. Tot deze eenheden behoort onder meer de KW.74 „Hendrika-Johanna”, de nieuwste aanwinst van rederij Kennemerland. Na lossing raakte het schip toen het weer naar zee vertrok, met de achterzijde van de kiel aan lager wal. Met hoog water slaagden sleepboten er weer in het schip vlot te krijgen.

## IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

### Aan de dinsdagmarkt van 1 maart werd aangevoerd :

7 kisten tarbot en griet; 250 kisten kabeljauw; 2 kisten schar; 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kgr : tarbot 17-16,20.

Per 40 kgr : tarbot 648-456; griet 432-368; kabeljauw één 90-72; kabeljauw twee 130-106; kabeljauw drie 144-106; kabeljauw vier 138-110; kabeljauw vijf 120-57; bot 16; kuit 66; schar 84-78.

### Aan de woensdagmarkt van 2 maart werd aangevoerd :

764 kisten kabeljauw; 103 kisten wijting; 9 kisten schar; 6.136 kisten haring; 1 kist makreel en 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kgr : tarbot 18.

Per 40 kgr : kabeljauw één 92; kabeljauw twee 180-138; kabeljauw drie 154-126; kabeljauw vier 138-114; kabeljauw vijf 112-67; schar 108-100; wijting drie 140-62; bot 16; poontjes 74; makreel twee 88; haring twee 33,40-27,20.

### Aan de donderdagmarkt van 3 maart werd aangevoerd :

486 kgr tong; 11 kisten tarbot en griet; 201 kisten kabeljauw; 163 kisten wijting; 100 kisten schol; 31 kisten schar; 4.016 kisten haring en 45 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kgr : tarbot 19,42; grote ton 16,87-16,01; grootmiddel tong 16,83-16,44; kleinmiddel tong 13,30-12,79; tong één 12,44-12,05; tong twee 10,10-9,74.

Per 40 kgr : tarbot 697-742; griet 500-360; kabeljauw één 154-112; kabeljauw twee 154-114; kabeljauw drie 152-113; kabeljauw vier 140-120; kabeljauw vijf 130-81; wijting drie 92-48; schol één 96-86; schol twee 112-92; schol drie 144-100; schol vier 130-88; schar 94-60; haai 88; steenbolk 61-52; bot 16; haring twee 30-25,20.

### Aan de vrijdagmarkt van 4 maart werd aangevoerd :

2.935 kgr tong; 27 kisten tarbot en griet; 307 kisten kabeljauw; 257 kisten wijting; 396 kisten schol; 212 kisten schar; 4.500 kisten haring en 172 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kgr : tarbot 18,94-17,01; grote tong 16,34-14,83; grootmiddel tong 16,91-16,51; kleinmiddel tong 13,08-11,83; tong één 12,79-11,22; tong twee 9,56-9,23.

Per 40 kgr : tarbot 733-444; griet 544-368; kabeljauw één 142-96; kabeljauw twee 142-112; kabeljauw drie 148-100; kabeljauw vier 132-120; kabeljauw vijf 120-77; schol één 120-70; schol twee 112-75; schol drie 122-75; schol vier 92-67; wijting drie 76-44; schar 74-44; tong-schar 236-97; bot 16; steenbolk 66; haring twee 30-27,20.

### Aan de maandagmarkt van 7 maart werd aangevoerd :

15.075 kgr tong; 78 kisten tarbot en griet; 923 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 127 kisten wijting; 1.363 kisten schol; 103 kisten schar; 10.169 kisten haring en 223 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kgr : tarbot 18,96-17,80; grote tongen 15,07-14,52; grootmiddel tong 12,05-11,60; tong één 12,71-11,23; tong twee 9,69-9,26.

Per 40 kgr : kleine kreeft 154; krab 35-31; steenbolk 77-60; haai 114; schar tong 92; poontjes 100-80; tarbot 720-468; griet 462-252; kabeljauw één 154-105; kabeljauw twee 156-118; kabeljauw drie 140-112; kabeljauw vier 128-112; kabeljauw vijf 108-59; schol één 74-64; schol twee 82-74; schol drie 88-80; schol vier 88-76; tongschar 209-99; wijting drie 106-72; schelvis drie 136; schelvis vier 114-80; schar 70-39; haring twee 30,40-25,20; hammen met kop 508-408; roggen 182-82.

■ Ook voor de mosselkwekers melden zich zeer gunstige vooruitzichten. Men baseert zich hiervoor op de resultaten van de zaadvissersrij en de toestand van de percelen. Men verwacht mosselen van zeer goede kwaliteit en een zeer ruim aanbod.

■ Op de Scheepswerf Van der Beldt in Westgraftdijk werd de IJsselmeerkotter EH 45 „De Vrouw Klazien” van de rederij Koopman met twee meter verlengd. Het vaartuig, dat in 1961 werd gebouwd, werd daardoor op 16 meter gebracht.

■ Het ziet er naar uit dat het seizoen 1983-84 een uitstekend oesterjaar zal worden. Dat is gebleken uit een onderzoek dat werd verricht door het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek waarbij werd vastgesteld dat er op de Grevelingen tussen de 79 en 109 miljoen oesters liggen. Deskundigen van het hogervernoemde RIVO ramen de oesterstock op ongeveer 100 miljoen stuks. Belangrijk is wel dat dit oesterbestand voor 30 % afkomstig is van het schitterend broedjaar 1981. Men schat dat de Zeeuwse oesterkwekers voor het komend seizoen tussen de 30 en de 35 miljoen oesters voor de konsumptie ter beschikking zullen hebben.

■ De nieuwe trailer YE 19 van de rederij Barbé zal als eerste vissersvaartuig voorzien zijn van een nieuwe micro-processor gestuurde piloot van Radio Holland. Dit toestel zorgt voor een volledig automatische correctie bij drifting, tegenroer en zuiging. Dat laatste element is vooral van belang bij de vaart van de mosselkotters door de kanalen.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 85 kotters :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
36.736 kg.	Tong	f 402.042,31	van f 11,47
14.685 kg.	Tarbot	f 209.898,13	van f 14,29
219.700 kg.	Schol	f 372.541,24	van f 1,71
61.040 kg.	Kabeljauw	f 143.233,70	van f 2,35
4.475 kg.	Griet	f 42.445,70	van f 9,49
24.170 kg.	Schar	f 33.053,19	van f 1,37
6.835 kg.	Wijting	f 8.840,40	van f 1,29
296.636 kg.	Diversen	f 843.881,22	
<b>664.277 kg.</b>		<b>f 2.055.935,89</b>	

# NEDERLAND

■ De Nederlandse haringvissers stuurden een telegram aan minister Braks om de sluitingsdatum voor de haringvisserij met een maand te verlengen tot einde maart. De minister heeft hierop geantwoord dat dit onverantwoord is omdat de vrees bestaat te veel jonge haring te zullen vangen. Hierop werd de bal door de haringvissers terug in het departementele kamp gespeeld, door het akkoord van de vissers, de visserij op haring te stoppen van zodra 10% jonge haring in de vangst zou aanwezig zijn.

■ De overbekende Nederlandse firma Maas-kant heeft een regeringssubsidie aangevraagd voor het ontwerpen van een nieuwe verzaai-installatie op de mosselschepen. Dit zou de kwaliteit van de mossel heel wat beter maken en het breken van mosselschelpen gevoelig doen verminderen.

■ De heer J. Nijland, lid van de Tweede Nederlandse Kamer, heeft 25 januari 1983, dag van de overeenkomst binnen de Europese visserij, een historische dag genoemd en een woord van dank gericht aan het adres van de minister die zich hiervoor enorm heeft ingezet. We staan wel even te kijken van dit schudden met het wierrookvat, omdat in feite de Nederlandse visserij één van de zwaarst getroffen is en meer dan in een ander land aan inlevering of sanering opgebracht heeft. Zich zuiver houden aan de kwota, via een eventuele scherp gehouden E.E.G.-kontrolle, zal dan ook voor de Nederlandse visserij zwaar aankomen, en zeker geen aanleiding kunnen geven tot enerlei bewieroking.

■ In februari hebben de leden van de Nederlandse Provinciale Staten van Groningen en Friesland een werkbezoek gebracht aan Urk. Dit stond in verband met de voorgenomen uitbreiding van de visafslag van Lauwersoog en de weerstand in verband hiermede betoond door het gemeentebestuur van Urk. Het zijn de tegenstrijdige belangen van beide gemeenten die hier in botsing komen.

■ In Nederland meent men dat men met het drukken van het fameus schipperslogboek op zijn vroegst over een half jaar klaar komt en ten laatste tegen 1/1/1984. Of dit de zaak van de E.E.G. en van het controle-organisme maakt, is een ander paar mouwen. Voor vele vissers zou dit misschien een geval van heirkraft zijn en uitstel van executie.

■ Volgens de Nederlandse Stuurboord-Visserijeditie zijn er grote concentraties van haring rond de Witte Bank waargenomen, waar deze vraatzuchtige vis op de kuit van de pladijs jaagt en er natuurlijk grote verwoestingen zal aanrichten. Aldus bewijst dit nogmaals, dat het vooral te lang in bescherming nemen van de ene vissoort, kwalijk kan uitvallen voor andere vissoorten en men zeker niet mag overdrijven in het in bescherming nemen van de haring. Als men het, op haringvissen voor vismeelddoeleinden (Denemarken) zou verbieden, en slechts het vissen voor menselijk verbruik zou toestaan, dan zouden er waarschijnlijk geen haringbeschermende maatregelen meer moeten genomen worden.

■ Aan de Nederlandse „Stuurboord” Visserij-Editie ontlenu we dat in de eerste twee maanden van het nieuwe jaar de visafslag in het Nederlandse Vliissingen een omzetkende van 150 miljoen B.fr., hetzij 45 miljoen meer dan in 1982 over dezelfde periode gezien. Als we rekening houden dat enkele grote treilers wegens plaats-

gebrek niet konden verkopen en naar Breskens overstaken, dan duidt dit nog meer op de groeiende belangstelling voor Vliissingen als visafslaghaven en over de dringende noodzakelijkheid voor een uitbreiding van de visafslag en de daar bijhorende akkomodaties.

■ In 1981 was de omzet van de visafslag in het Nederlandse Vliissingen 520 miljoen B.fr. In 1982 werd dit reeds 630 miljoen B.fr. Op basis van de cijfers over de twee eerste maanden van 1983 zou dit wel eens dicht bij het miljard B.fr. kunnen liggen voor 1983! Van een opgang gesproken!

■ Eveneens volgens de Nederlandse „Stuurboord” Visserij-editie mag een hefruck niet binnen in de visafslag te Vliissingen, zodat alles nog ouderwets op een karretje dient geladen voor het invoeren van de gekochte vis. Wij Belgen die een oorlog ten achter zijn op de Nederlanders wat betreft de uitrusting van de visserijvloot, staan nu toch wel perplex te kijken over zoveel oorlogen achteruit! De behandeling van de vis in de afslag te Vliissingen moet wel een heleboel geld kosten, en aan de rederijen en aan de handel. Waar blijft de Nederlandse nuchterheid?

## Kunnen de Nederlandse mosselschepen langs de Noordzee naar de Waddenzee ?

In de Nederlandse Stuurboord Visserij-Editie lezen we dat, ter gelegenheid van de 84ste jaarvergadering van de Vissersvereniging „Yerseke” een zeer belangrijke gedachtenwisseling plaats vond tussen de heer S. Keuning, directeur van Nautische en Technische Zaken tevens hoofd van de Scheepvaartinspectie, bijgestaan door de heer inspecteur ing. de Jonge, van het 1ste en 4de Distrikt langs de ene zijde en de vragenstellende reders van mosselvaartuigen, langs de andere zijde.

Aldus konden de mosselrederijen vernemen dat de vissersschepen sinds 1939 onder de Scheepvaartinspectie zijn gekomen. Voor een mosselschip hangt het nu van de reder af, of hij zijn schip onder de Scheepvaartinspectie wil brengen. Wel is dit voor de heren Keuning en de Jonghe niet mogelijk, zelfs niet voor de nieuwe mosselschepen, zonder bepaalde aanpassingen. Het is zelfs zo, dat men het voor de oude wel mag vergeten. De aanpassingen zouden zoveel geld kosten, dat men dan maar best een nieuw vaartuig zou laten bouwen. Voor de nieuwe vaartuigen zou men dit wel onder de minimale voorschriften kunnen brengen, waarbij de Zeevaartinspectie zich tegemoetkomend zou tonen, maar aanpassingen moeten er zeker wel komen, ook al zijn bepaalde nieuwe schepen, zogenaamde bunschepen, die niet kunnen zinken, mosselen en water in het ruim nemen, en drijven op hun watertanks.

Volgens de woordvoerders van de Zeevaartinspectie moeten mosselschepen, om langs buiten om te varen, een goede ankerinrichting hebben. Ook de bestrijding van brand aan boord is erg belangrijk. De plaats aan boord waar in vele gevallen brand is ontstaan, is de machinekamer. De mogelijkheid moet aldus bestaan dat bij dergelijke brand, de machinekamer kan worden afgesloten. Verder moet men eveneens aan boord over de mogelijkheden beschikken om de brand te bestrijden. De brandstofleidingen moeten in goede staat zijn. Plastieke leidingen en

■ Nederlandse, Duitse en Deense verantwoordelijken voor het natuurbewoud, zijn het er over eens gezamenlijk de bescherming van de Waddenzee in overleg te nemen. Dat gebeurde nadat twee vroegere pogingen mislukten. Nederland was zelfs bereid nog verder te gaan en een soort internationaal beheersinstituut op te richten. Het bereikte akkoord betreft het ganse gebied van de Waddenzee, strekkende van Den Helder tot het Deense Esbjerg. Men legt hierbij biezonder de nadruk op de functie die het gebied heeft als „kweekkamer” voor de vissoorten in het ganse Noordzeegebied.

## Urker kotter redt Westduitsers van brandend schip

De Urker kotter Riekelt Brands (UK 162) is vorige week dinsdagnacht in de buurt van Helgoland op de Noordzee te hulp geschoten bij de redding van drie bemanningsleden van een brandend Westduits vissersschip.

Volgens een melding van Scheveningen Radio in IJmuiden heeft de UK 162 de opvarenden opgepikt en het brandende vaartuig op sleeptouw genomen.

dergelijke moeten daarom verbeterd worden. Wat de zeevaartinspectie ook zo erg tegenvalt, is het feit, dat zelfs op de nieuwe mosselschepen zo weinig veiligheid in acht genomen wordt ten aanzien van de propaan en butaangasinstallatie. Ook daar schrijft de Zeevaartinspectie voorschriften voor, die perfect moeten nagekomen worden.

Ook in zake van relingwerk opdat een man niet gemakkelijk over boord zou gaan, is er op de mosselschepen nog veel te doen.

Verder mag toch ook van de mosselschepen die langs buitenom varen verwacht worden, dat de bemanning over een minimale kennis van de aanvaringsbepalingen beschikt. Hierbij aansluitend krijgt de Zeevaartinspectie nog al vaak daarover klachten, dit van loodsen en verkeersbegeleiders, dat zij zich niet, of helemaal niet, aan de regels houden. Dit zowel voor de eigen veiligheid als voor de veiligheid van het verkeer.

De konklusie van de Zeevaartinspectie was, dat ze graag met het bedrijf wensen samen te werken om een zo goed mogelijke en praktische oplossing te vinden. De eisen die deze dienst stelt, zijn zeker niet uit de lucht gegrepen om het bedrijfsleven te pesten, maar minimale eisen, die moeten gesteld worden. Als er dan toch nog iets gebeurt, dan is het zo, dat van beide kanten het beste gedaan is geworden om het te voorkomen.

De heer Keuning wist nog te zeggen, dat hij voor het ogenblik met „Zevibel” in onderhandeling is wat de eisen aangaan, die de zeevaartinspectie minimaal moet stellen.

Tot slot oppert „Stuurboord”, dat voor het brengen van de vissersschepen onder de Scheepvaartinspectie (1939) destijds geld beschikbaar gesteld werd aan de visserij, waarbij natuurlijk gesuggereerd wordt, dat dit nu ook maar moet gebeuren voor die mosselschepen waarvan de reders bereid zijn aanpassingswerken uit te voeren om met de gematigde eisen van de Zeevaartinspectie in orde te komen.

## VRAGEN EN ANTWOORDEN

**VRAAG: WAT BETEKENT „VERLENGDE MINDERJARIGHEID” EN WELKE ZIJN DE GEVOLGEN ERVAN?**

**ANTWOORD:**

Het stelsel van verlengde minderjarigheid werd ingevoerd in 1973, om een soepele oplossing te bieden aan de toestand van bepaalde mentaal gehandicapten.

De rechtbank kan in een staat van verlengde minderjarigheid plaatsen, volgens de termen van de wet, een persoon die „ongeschikt is en schijnt te zullen blijven om zichzelf te leiden en zijn goederen te beheren, wegens een staat van geestelijke onvolwaardigheid, aangeboren of begonnen tijdens de vroege kinderjaren, en gekenmerkt door een uitgebleven ontwikkeling van de gezamenlijke vermogens van verstand, gevoel en wil”.

Iemand die door de rechtbank in staat van verlengde minderjarigheid werd geplaatst, wordt gelijkgesteld aan een minderjarige beneden de 15 jaar, zowel ten aanzien van het beheer van zijn goederen als ten aanzien van zijn persoon.

Zolang de ouders leven, blijft hij onder de ouderlijke macht. Na het overlijden van één der ouders, zal de overlevende ouder van rechtswege voogd zijn, en zal de familieraad een toezienende voogd aanstellen, zoals voor iedere minderjarige. Na overlijden van beide ouders, wordt een

voogd aangesteld door de familieraad. De overlevende ouder kan ook bij testament een voogd aanduiden.

De persoon in verlengde minderjarigheid kan geen enkele rechtshandeling stellen. Alle daden van beheer worden door zijn ouders of door zijn voogd gesteld. Daden van beschikking (bv. verkoop van een eigendom) vergen toelating van de rechtbank zolang de beide ouders leven, en na overlijden van één ouder, van de familieraad en de rechtbank.

De instelling van de verlengde minderjarigheid bezorgt dus een statuut aan personen die, zonder krankzinnig te zijn, toch niet voor zichzelf kunnen zorgen. De mogelijkheid een testamentaire voogd aan te duiden, geeft bovendien aan de ouders de geruststelling zelf de persoon te kunnen aanduiden die na hun dood, verantwoordelijk zal zijn voor de zorg voor hun gehandicapt kind.

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

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

Voor de week van 13 tot 19 maart

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :**  
Dagelijks te 10.05 en te 14.50  
Dagelijks te 07.35 behalve op 13 en 19.03.83

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :**  
Dagelijks te 00.01 behalve op 13.03.83  
Dagelijks te 06.00 behalve op 13 en 14.03.83  
Dagelijks te 18.00 en te 20.00 behalve op 19.03.83  
Op 19.03.83 bijkomende afvaart te 21.00

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :**  
Dagelijks te 01.30 en te 05.15  
Dagelijks te 03.30 behalve op 13.03.83

**Afvaarten uit Dover Western Docks :**  
Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks :**  
Dagelijks te 01.00  
Dagelijks te 04.00 behalve op 13.03.83  
Dagelijks te 07.00 behalve op 13 en 19.03.83  
Dagelijks te 10.00 behalve op 13 en 14.03.83  
Dagelijks te 22.00 behalve op 19.03.83

**Afvaarten uit Folkestone :**  
Dagelijks te 22.45  
Dagelijks te 20.55 behalve op 19.03.83

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :**  
Dagelijks te 08.40, 11.50, 13.50 en te 16.35

**Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :**  
Dagelijks te 10.35, 13.20, 15.20 en te 17.50

## WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

### NOORWEGEN

■ Op een beschuldiging door de Denen, dat Noorwegen minstens 40 duizend ton makreel gevangen ten Noorden van de 62° tot vismeel zou verwerkt hebben, werd door Noorwegen terechtgewezen op het feit dat het slechts om 20 duizend ton ging. De reden hiertoe is dat de visserij tamelijk ver weg lag en gezien de beperkte perioden voor deze visserij, men praktisch hier toe verplicht werd een hoeveelheid makreel tot vismeel te verwerken. Het verwijt door de Denen aan de Noren gemaakt was eerder als verweermiddel bedoeld omdat hen juist hetzelfde verweten wordt.

### ALLERLEI

■ In 1982 werden in het Kanaal niet minder dan 2.080 overtredingen op het verkeersscheidingsstelsel genoteerd door de speciale dienst van Cap Griz Nez, dit voor het gedeelte lopende van Antifer tot de Belgische grens. Elke dag varen daar een gemiddelde van 550 schepen voorbij met daaronder ongeveer 200 vaartuigen (met inbegrip van de vissersvaartuigen) die het Kanaal dwarsen of de verbinding tussen Frankrijk en Engeland verzorgen. De meest delikate plaats is de Sandettie Bank, goed gekend door de vissers, waar verscheidene verkeersgangen elkaar kruisen of vervoegen.

■ De car-ferry „European Gateway” die op 19 december II. in het Kanaal zonk na een aanvaring met een andere car-ferry en waarbij zes doden vielen, is thans voor de drierden gelicht. Na het dichten van enkele bressen in de romp

zal de car-ferry terug op eigen krachten drijven. Het wrak zal dan naar Harwich of Felixtowe gesleept worden. De onkostennota van de Hollandse reddings- en bergingsmaatschappij Wijnsmuller bedraagt 144 miljoen BF. Het vaartuig was verzekerd voor 936 miljoen BF.

■ Het vernieuwen van de visserijovereenkomst voor 1983 tussen de EEG en Spanje, waarbij het vooral gaat om het aantal uit te reiken vergunningen aan Spaanse vissersvaartuigen om in de EEG-watervaten te komen vissen, loopt niet van een leien dakje. Het zijn vooral Ierland en Frankrijk, die het aantal vergunningen wensen te verminderen, terwijl Spanje zelf meer vergunningen vraagt. Verleden jaar waren het er 114, maar de EEG wenst dit aantal te verminderen in het kader van de beperkingen, die het eveneens de eigen visserij oplegt, en dit is maar juist.

■ Op de zwarte lijst van de visserijover-tredingen begaan door Spaanse vissersvaartuigen in EEG-watervaten, wegens illegaal vissen, staan nu reeds 130 vaartuigen geboekt, waarvan dan nog velen met verscheidene overtredingen. De meeste overtredingen gebeurden in Franse, Ierse en Engelse wateren. Behalve het vissen zonder vergunningen komen er doorgaans eveneens overtredingen voor, wegens te kleine netmaaswijdte en het aan boord hebben van ondermaatse vis. We zouden bijna geneigd zijn om te zeggen „Spaanse vis”.

■ Canada, dat voorheen bedreigd had met tegenmaatregelen indien de EEG een verbod op de invoer van Canadese zeerobbenvellen zou uitvaardigen, heeft hieraan een begin van uitvoering gegeven, nadat bekend werd dat een

tweejarig invoerverbod van robbenvellen door de EEG werd uitgevaardigd. De aan de EEG toegekende 16.500 ton kabeljauw uit de Canadese wateren werd reeds verminderd tot 10.500 ton. De betrokken vissers en reders zullen nu wel de rekening van de „Groenen” en andere „Greenpeacers” vereffenen.

■ Twee West-Duitse diepzeetreilers die in de Canadese wateren een deelkwotum van 2 duizend ton kabeljauw uitgeput hebben op basis van een voorlopige regeling omdat het officieel akkoord tussen de EEG en Canada voor 1983 nog niet ondertekend is, hebben de visserij moeten stilleggen en terugkeren. Het is duidelijk dat één en ander te maken heeft met de beslissing van de EEG de invoer van zeerobbenvellen uit Canada in de EEG voor 2 jaar te verbieden.

### GROENLAND

■ Volgens de president van de Groenlandse lokale regering, de heer Motzfelds, hebben de Westduitsers het hun toegelaten kwotum kabeljauw van 5 duizend ton voor de Groenlandse kust, met 1.800 ton overschreden en heeft hij dit voor de kamer van volksvertegenwoordigers van Groenland als diefstal betiteld. Motzfelds is echter niet tevreden over de Westduitse stellingname in verband met een invoerverbod van zeerobbenproducten één van de voornaamste Groenlandse inkomstenbronnen en men meent dan ook, dat deze uitval op de Westduitse visserij hiermede verband houdt. In elk geval heeft de Deense regering die Duitse Groenlandvisserij verder toegelaten.

## DE NOORSE WALVISVAART

We ontlenen een artikel over de Noorse walvisvaart aan de Belgische Lloyd van heden donderdag. Uit de lezing van dit artikel blijkt weer eens duidelijk, dat het besluit, door de Internationale Walviskonferentie met twee derde meerderheid verleden zomer te Brixham in Engeland genomen, om de walvisvangst vanaf 1986 te verbieden, weer eens hoofdzakelijk gebeurde onder druk van de milieugroepen. Inderdaad wordt er door Noorwegen zorg gedragen voor de instandhouding van de soort, zoals trouwens ook door de andere landen die geweigerd hebben de Internationale Walviskonferentie te volgen' namelijk behalve Noorwegen, onder meer Japan, Chili, Peru. Ook IJsland heeft slechts met tegenzin het besluit van de Konferentie aangenomen, dit echter onder druk van de Verenigde Staten, die een zeer grote afnemer is van IJslandse verwerkte vis en dit min of meer als chantagemiddel gebruikt.

Dat er regels uitgevaardigd worden voor de bescherming van het visbestand en voor het humaner doden van de walvissen, daar kunnen we zeker inkomsten, maar daar moet het dan ook bij blijven.

Hieronder geven we dan het artikel in zijn geheel weer.

### Voorzichtig gebruik van reserves

Noorwegen heeft protest aangetekend tegen het besluit van de internationale walvisvaartcommissie (IWC) dat alle commerciële walvisvangst vanaf 1986 tijdelijk wordt stopgezet. Dit betekent dat Noorwegen de mogelijkheid heeft om na dit tijdstip door te gaan met vangst van vinviswalvissen.

Het Noorse protest is gebaseerd op het feit dat men de vangst van vinviswalvissen verantwoordelijk acht op grond van de resultaten van biologisch onderzoek. De Noorse vangst vertegenwoordigt ook een onderdeel van het globale beleid inzake de zeerijkdommen. Dit is van groot belang voor de kustgebieden die weinig andere middelen van bestaan hebben. Dit zegt de heer Thor Listau, minister van Visserij, tijdens een gesprek met het persbureau Norinform.

Het protest houdt in dat Noorwegen gebruik zal maken van haar juridische rechten binnen de IWC. Noorwegen zal bovendien doorgaan met het werk om tot een betere administratie van de walvisreserves te komen zodat de vangst onder verantwoordelijke wetenschappelijke controle kan geschieden.

### De reserves

De Noorse walvisvangst is hoofdzakelijk geconcentreerd op de Noord-Oostelijke vinviswalvisstand. Volgens de resultaten van het wetenschappelijk onderzoek bestaat deze stand uit ongeveer 100.000 dieren. Uit beschikbare gegevens blijkt dat de walvisstand nagenoeg constant is en zelfs is aangegroeid sinds het begin van 1960. Het is in ieder geval heel zeker dat deze walvisstand niet met de uitroeiing bedreigd is. De methodes, die worden gebruikt om de grootte van de stand te schatten, zijn analyses van de vangsttechniek, het merken en opnieuw vangen, biologische proeven en mathematische modellen.

Bijbelklaar genomen geeft dit een goede basis om het aantal dieren te kunnen schatten. Dezelfde methodes worden gebruikt voor het vaststellen van de grootte van andere walvisstan-

den en zij worden ook gebruikt door alle andere walvisvorsers over de hele wereld.

Niet alleen de Noorse walvisvorsers zijn van mening dat de vinviswalvisstand niet door uitroeiing bedreigd wordt ook al wordt er jacht op gemaakt. Het besluit dat door een meerderheid in de IWC werd gevat om de jacht op de vinviswalvissen enige tijd stop te zetten, was niet gebaseerd op wetenschappelijke aanbevelingen. De onderzoekscommissie die speciaal met de vinviswalvis heeft gewerkt, heeft een Noors kwotum van 1690 dieren voor 1983 aanbevolen. In de wetenschappelijke hoofdcommissie waren alle wetenschappelijke medewerkers met uitzondering van 3 leden, het eens met dit kwotum. De hoofdcommissie bestaat uit ongeveer 90 vorsers benoemd door de regeringen van 20 landen.

Wetenschappelijke vorsers van de walvisvangstlanden zijn echter in de minderheid in de wetenschappelijke hoofdcommissie. Noorwegen is daarom van mening dat het besluit om door te gaan met de vangst op veilige wetenschappelijke gronden gebaseerd is. De controle van de stand van de walvissen zal echter strenger gehandhaafd en de vangst wordt onmiddellijk stopgezet als zou blijken dat de stand bedreigd wordt. Dit onderstreepte minister Listau van Visserij.

### De Noorse vangst

De Noorse walvisvangst vindt plaats in de periode april-oktober. Er is een vergunning nodig van de overheid om aan de vangst deel te nemen en op het ogenblik zijn 90 vaartuigen in het bezit van een vergunning. De vaartuigen zijn klein, gemiddeld 80-90 voet groot, en de bemanning is meestal de eigenaar van de boot. De boten horen thuis in kleine, vrij arme gemeentes in Noord-Noorwegen.

In totaal bestaan de bemanningen uit 500-600 man. Tweederde van de totale inkomsten van deze vaartuigen komen van de walvisvangst, de rest van de visserij.

Het walvisvlees wordt door eigen, door de wet beschermde coöperatieve verkooporganisaties op de markt gebracht. De vleesbedrijven zijn gelegen in kleine stadjes, nederzettingen waar weinig mogelijkheden zijn tot alternatieve activiteiten.

In 1981 werd 2,6 miljoen kg walvisvlees geleverd voor consumptie, 18.000 kg werd geleverd voor veevoer en 94.000 kg bestond uit spek. De waarde van de eerste hand bedroeg in totaal 32 miljoen kronen. 80 % van het walvisvlees wordt op de binnenlandse markt omgezet. De export gaat grotendeels naar Japan.

### Het doden van de walvis

Bij de vangst van vinviswalvissen wordt de gekoude harpoen gebruikt, dat wil zeggen een harpoen zonder springstof. Wanneer de walvis niet onmiddellijk gedood is door de harpoen, wordt een geweer gebruikt. Er zijn ieder jaar inspecteurs van de overheid mee op de walvisvangst en volgens hun rapporten was in 1981 de gemiddelde tijd voor het afmaken 12 minuten. De Noorse autoriteiten wensen echter deze tijd korter te maken. Noorwegen is actief bezig in het kader van de IWC, om betere manieren voor het afmaken der dieren te vinden. In 1980 kwam

een groep biologen uit verschillende landen in Cambridge bijeen. Deze bijeenkomst „Humane Killing Workshop” werd mogelijk gemaakt door het initiatief van de IWC en Noorwegen werd de opdracht gegeven te onderzoeken of projectielen met zeer grote snelheid in de walvisvangst gebruikt kunnen worden.

Men vond het in Noorwegen nodig, deze opdracht van de IWC uit te breiden. Men heeft het gehele vangst-proces en ook de uitrusting systematisch bestudeerd met het oog op eventuele verbeteringen van alle componenten die van belang zijn voor het zo vlug mogelijk kunnen afmaken der dieren. Het onderzoek is 1 januari 1981 begonnen en zal 5 jaar in beslag nemen. Het is nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken. Men heeft wel ter plaatse proeven gedaan met verschillende soorten granaten en harpoenen, men heeft geprobeerd de wapens en de overige uitrusting te verbeteren, er zijn meer inlichtingen verzameld over de verschillende afmaaktijden.

Meerdere instanties zijn bij dit werk om humane methodes voor het doden der walvissen te vinden, betrokken. Een nieuwe serie praktische proeven zal in april 1983 beginnen.

### Het Noorse protest tegen het besluit van de IWC

De Noorse regering heeft op 2 november besloten te protesteren tegen het besluit van de IWC om de commerciële walvisvangst vanaf 1986 te verbieden. Noorwegen vindt de doelstellingen van de IWC heel belangrijk en zal haar werk in de commissie voortzetten. Het besluit om de commerciële walvisvaart te verbieden, heeft echter geleid tot een scherpe confrontatie van verschillende meningen in een zaak die van groot belang is zowel principieel als voor de praktische uitvoering van de administratieve- en conserveringsmaatregelen. Noorwegen zal echter niet ophouden een constructief dialoog met de andere landen in de IWC te onderhouden om tot een vaste en veilige basis voor een toekomstige internationale bescherming en administratie van de walvisstanden te komen, zei de minister van visserij, Thor Listau.

### IJSLAND

■ Onlangs werd in dezelfde week, tweemaal na elkaar de topprijs gebroken voor rode poon, door IJslandse vaartuigen op de visafslag te Cuxhaven in West-Duitsland aangevoerd. Een eerste maal gebeurde dit bij de aanvoer door de treiler „Sturluson” van 3.920 bennen tegen een gemiddelde prijs van 2.850 BF de ben. Nog diezelfde week bracht de „Karlsefni” eveneens met als thuishaven Reykjavik, 2.900 bennen rode poon op de markt te Cuxhaven, waarvoor gemiddeld 3.200 BF de ben van 50 kg gemaakt werd.

■ Volgens de laatste gepubliceerde vooruitzichten in IJsland, zal in 1983 de indeks van de levenskosten met 59 % verhogen. Begrijpelijk dat de IJslandse treilers verkiezen buitenlandse markten aan te doen om er hun vis af te zetten. Omgerekend in de eigen munt krijgen zij dan onmiddellijk de door de IJslandse munt geleden ontwaardiging vergoed.

## Komt er een einde aan de Britse vlaggeschepen ?

De nieuwe Britse wet op de visserij-vlaggeschepen, dat wil zeggen op de vreemde vissersvaartuigen, praktisch allemaal Spaanse, die onder Britse vlag heringeschreven werden, zal de reder verplichten een volledige Britse bemanning aan boord te nemen.

De Londense rederij „Celtic Management & Trading Co” die er een heringeschreven Spaanse vloot van 15 grote treilers op nahoudt, zal zich verplicht zien op elk van deze vaartuigen een tiental Britse matrozen aan te werven. De rederij wenst echter hun Spaanse adviseur aan boord van elke treiler niet kwijt, evenals de Spaanse motorist waarvoor men onder de Britten geen gelijke kan vinden.

De Spaanse, onder Britse vlag heringeschreven treilers, bedreven vooral de visserij op heek en in gebieden die weinig door Britse vaartuigen aangedaan worden. Anderzijds gaat het doorgaans over Spaanse motoren met bijzondere kenmerken waarvoor de rederij meent, dat een Spaanse motorist nodig is, vooral daar de woordvoerder van de „Celtic Management” er op wees dat men praktisch op geen enkel van de ingezette dertien vaartuigen, gedurende al die tijd, met een motorpanne gekonfronteerd werd. Of deze bewering in goede aarde zal vallen bij de Britse motoristen, die aldus al bij voorbaat onkunde in de schoenen geschoven worden, is een andere zaak.

Gezien men veronderstelt dat de nieuwe wet reeds rond Pasen kan verschijnen, wordt door de rederij, die over Spaanse vaartuigen onder Britse vlag beschikken, her en der op matrozenjacht gegaan. Anderzijds had de woordvoerder evenmin een goed woord over voor diegenen, die de hetze tegen de vlaggeschepen hadden ingezet en aangewakkerd. Wij zelf vinden het echter begrijpelijk, dat de eigen visserij niet

opgezet is met een overrompeling van vlaggeschepen, waarvan het aantal reeds uitgegroeid was tot meer dan 60 grote treilers uit Spanje afkomstig. Nochtans dient toegegeven, dat deze vloot zich hoofdzakelijk op het vangen van soorten inzette en in gebieden die zelden door Britse vaartuigen worden aangedaan. Ook werd de gevangen vis doorgaans per container naar Spanje afgevoerd, zodat de Britse reders van de concurrentie in eigen afslag gespaard bleven. In elk geval zal de nieuwe wet zeker wel een grote rem betekenen op verdere herregistratie van vreemde, en in het bijzonder van Spaanse vissersvaartuigen, omdat hierbij nu de Spaanse bemanningsleden praktisch uitgeteld zijn, alhoewel het de reder altijd vrij staat er een Spaanse adviseur en een motorist bovenop te houden.

In dat opzicht herinneren we ons dat vóór de oorlog van 1940, de Oostendse vissersvaartuigen en voornamelijk die van de rederij Frans Huysseune, voor de visserij op mooie meiden op dezelfde visserijplaatsen uitgerust werden en hun vangsten te Oostende gegeerd waren.

Na de oorlog is daarvan geen sprake meer geweest, niettegenstaande dit als een zeer rendende en kwalitatief goede visserij aangeschreven stond.

We hopen het daarover wel eens in onze volgende nummers te hebben.

### „HET VISSERIJBLAD”

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



In het Schotse vissersplaatsje Lerwick werden de jongste weken abundantie aanvoeren opgetekend waardoor de markt aan een oververzadiging toe is, wat dan weer resulteert in fors dalende prijzen. Een rechtstreeks gevolg hiervan is dat de vissers de dupe worden van deze historie omdat grote hoeveelheden vis onverkocht blijven. Te Lerwick werden, zoals blijkt uit bovenstaande foto, 76 manden levend verse wijting en kleine schelvis, met de schop weer over boord gezet.

### GROOT-BRITTANNIË

■ In Schotland is er een polemiek ontstaan tussen de visgroothandel en visverwerkingsbedrijven enerzijds en de producentenorganisaties anderzijds, naar aanleiding van een bezwaar vanwege de visverwerkende nijverheid over te hoge opvangprijzen voor schelvis, bezwaar dat schriftelijk overgemaakt werd aan Peter Walker, Britse minister, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. De handel en vooral de visverwerkende nijverheid, zijn verplicht, minstens de prijs te geven van de opvang voor de overvloedig aangevoerde soorten. We stellen ons de vraag hoe men zich nog kan bezwaren wanneer men vis kan kopen aan opvangprijzen!

■ Onlangs zijn door overvloedige visaanvoer, de visprijzen in de visafslag van Peterhead, en van de Shetlands, volledig in elkaar gezakt en tot de minimumprijs teruggevallen. Te Peterhead werden in 3 verkoopbeurten 4.600 bennen vis opgevangen, terwijl in de Shetlands, 20% van de aangevoerde vis geen koper vond. Er werden aldus 61 duizend bennen vis te Peterhead aangevoerd en op de donderdag alleen reeds was dit 20 duizend van onze bennen. Het waren vooral kleine schelvis en wijting die naar de opvang gingen.

■ De Nationale Vereniging van Britse Producentenorganisaties, gekonfronteerd met de plotse inzinking van de visprijzen, heeft een telegram gestuurd aan de Britse minister Peter Walker, hem wijzende op de goedkope invoer van vis uit derde landen, en op het feit dat het betrokken Ministerie van Landbouw weinig belangstelling voor de visserij betoont, door onder meer te wijzen op de 15 miljoen Pond-kampagne die thans door zijn departement gevoerd wordt voor propaganda voor Britse voedingswaren „Food from Britain” met uitsluiting van vis! 15 miljoen pond is toch nog altijd één miljard B.fr.!

■ De Britse „Rawling & Co” rederij, die zich heeft gespecialiseerd in de herregistratie van Spaanse treilers onder Britse vlag, met Britse schipper en stuurman maar met Spaanse matrozenbezetting, heeft een cursus opgezet voor zeetraining van 12 Britse jongeren die nadien aan boord van de vlaggeschepen zullen aangemonsterd worden. De cursus wordt gegeven in het Technical College van Grimsby. Volgens de Rawling Firma is het inzicht van de rederij ook Britse matrozen aan te werven. De gevangen vis zal echter grotendeels in containers naar het vasteland overgebracht worden waar de visprijzen aantrekkelijker zijn.

■ Onlangs is de gemiddelde prijs per 50 kgr. vis in de afslag in de Schotse havens werkelijk omhoog getuimeld en bereikte nog slechts rond de 1.250 fr. de ben. Behalve wijting en kleine schelvis, werd ook heel wat koolvis opgevangen. Dit was eveneens de reden waarom onder meer twee middenslagtreilers met als thuishaven Grimsby met hun lading, hoofdzakelijk koolvis, naar Bremerhaven getrokken zijn, waar koolvis heel wat meer gegeerd wordt.

■ Ook in Engeland, meer speciaal in Falmouth en Plymouth, beklagt men zich er over dat het slechte weder tot verleden week de makreelscholen verspreid heeft, zodat de vangsten eerder aan de zeer lage kant lagen. De achttien lerscheepen die van uit deze haven de makreelvisserij bedrijven, hebben dan ook hun inzicht te kennen gegeven naar Ierland terug te keren zo het weder niet beter wordt.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ Kent Kirk, de Deense reder, tevens lid van het Europees Parlement, die ter gelegenheid van iets dat veel weg had van een showvisserij in de verboden Britse twaalfmijlszone, opgebracht werd en veroordeeld tot een boete van 30 duizend Pond, circa 2,150 miljoen BF, kwam op 8 maart in beroep, voor het Beroepshof van Newcastle. De uitspraak zal waarschijnlijk in beraad gehouden worden. Gezien de intussen tot stand gekomen visserij-overeenkomst tussen de lidstaten van de EEG, verwacht men nog slechts een principiële straf.

■ Als gevolg van goede makreelvangsten op de Westkust van Engeland, hebben een achttal Ierse vaartuigen het gebied vóór de Engelse zuidkust van Falmouth verlaten voor de visserij aan de Ierse westkust waar door de grotere Ierse treilers vangsten van 260 tot 280 ton verwezenlijkt werden (van 5.200 tot 5.600 bennen). Anderzijds hebben ook een elftal makreelfactorijsschepen van de 26 in totaal, Falmouth verlaten.

■ Britse westkustvissers vrezen dat, door de verwezenlijking van het gasproject in de Morecambebaai, ongeveer één vijfde van deze goede vangstgronden zal verloren gaan. Minstens 500 meter omheen een boorplaats mag er niet meer gevist worden. De westvissers zullen echter, onder het huidige erkend wettelijk systeem, vergoed worden voor schade, die ze zouden lijden als gevolg van de gasboringen en gaswinningen.

■ Peterhead werd voor 1982 gekroond als grootste Schotse vissershaven. In 10 jaar tijd heeft deze vissershaven dit tot stand gebracht. Een volgende stap is beslist het opvoeren van de capaciteit van de visverwerkende nijverheid in acht genomen, dat bepaalde dagen elf duizend van onze bennen in de markt gezet worden en twee weken terug 60 duizend in één enkele week! Gezien nog zoveel gronden rond de vissershaven vrij liggen, zouden binnen de twee jaar nog 70 verwerkingsbedrijven een gelegenheid vinden er zich in de beste voorwaarden te vestigen. Een bouwmaatschappij heeft reeds een kontrakt afgesloten voor het aanleggen van een brede aanvoerbaan dwars door deze gronden en voor het uitvoeren van uitrustingswerken, alles samen voor 660 miljoen.

■ Grimsby kende verleden week een invasie door Deense wrakvissers die er met hun vis, hoofdzakelijk kabeljauw en gul, aan de afslag kwamen. Voor het ogenblik worden er goede kabeljauwvangsten door de Deense „gillnetters” verwezenlijkt. Dit hebben wij trouwens hier zelf in de Oostendse afslag kunnen vaststellen, waar deze kleine treilers zeer grote kabeljauwen gullenvangsten aanvoerden van uitzonderlijke kwaliteit.

■ De Britse hektreiler „Clarkwood” zette te Aberdeen zowat 2.200 bennen hoofdzakelijk koolvis in de afslag waarvoor een brutobesomming gehaald werd van 2,4 miljoen B.fr., hetgeen een gemiddelde geeft, samen met de andere aangevoerde vis, van slechts 1.090 fr. per ben. Begrijpelijk dat andere Britse treilers met hun koolvis Duitse havens aandoen.

■ Drie vissersvaartuigen kwamen als gevolg van het uitzonderlijk laag water in Fraserburg op hun meerplaats aan de grond en gingen zich op hun zijde leggen. De spanning op de meerka-

bels was zo groot, dat de ijzeren ringen waaraan de vaartuigen vastlagen, samen met de granieten blokken uit de kademuur losgetrokken werden. We kunnen ons nu de vraag stellen of de kwaliteit van de meerkabels zo uitzonderlijk goed en sterk is, ofwel of de ringen en de kaaimuren aan een onderhoudsbeurt toe zijn. Om te beletten dat het rijzend water in de vaartuigen zou dringen en om het terug recht komen te vergemakkelijken, werd aan de lage zijde van de vaartuigen een rij ledige en toegemaakte olievaten bevestigd die het vaartuig langs deze kant hielpen lichten.

■ In Groot-Brittannië hebben de oester-vissers zich beklaagd en bezwaard over het feit, dat er te weinig van de door hen betaalde vergoedingsgelden gebruikt worden ten voordele van de oesterverzorging. De oestervisser betaalt ongeveer 20 duizend B.fr. voor zijn vergoeding. Van deze gelden gaan er, volgens de oestervissers, te veel miljoenen naar administratieve kosten, stafpersoneel, dienstauto's, enz., die door het visserijkomité uitgegeven worden. Dit is waarschijnlijk wel geen plaatselijke, noch zelfs een Britse ziekte.

■ De Nederlandse „Visser-Groep” uit Den Helder heeft een participatie genomen in de Ierse Killibegs Scheepsbouwerven. De directeur-manager van de Nederlandse Groep Visser Okke Visser heeft een participatie van 25% opgenomen. De Killybeg werf is in de bouw van vissersvaartuigen gespecialiseerd. Een 27,50 m. treiler voorzien van een motor van 1.000 pk was verleden jaar het grootste schip door de werf afgeleverd.

■ Een Bulgaars zeeman aan boord van een factorijsschip zag dikke rookwolken opstijgen aan boord van de zeer gekende Fraserburgher-seiner en toptreiler „Andra Tait”, beiden in de Britse vissershaven Falmouth gemeerd. De Bulgaar gaf onmiddellijk alarm en de brandweer kwam onmiddellijk ter plaatse. Met rookmaskers gewapend, kon men het vuur dat in het logiest was ontstaan binnen het kwartier onder controle krijgen. Schipper Andrew Tait van de „Andra” die intussen verwittigd werd, sprak zijn erkentelijkheid uit voor de Bulgaarse zeeman en voor de brandweer, die zijn vaartuig voor erge schade behoedde.

■ Een 14-meter kustvissersvaartuig uit het Britse Falmouth, de „Nordland” verkeerde laatste week in zware moeilijkheden. Het schip maakte veel water en vroeg om bijstand. Het werd op sleeptouw genomen door een ander kustvissersvaartuig uit Falmouth, maar op 2 mijl van deze haven zank dit vaartuig nadat de bemanning van het schip werd gehaald. De reddingsboot van Falmouth en een helikopter waren intussen ter plaatse gekomen.

■ Prins Philips, de gemaal van de Britse koningin, heeft verleden week zijn belangstelling voor de visserij en de vishandel betoond door een bezoek te brengen aan de grote Engelse vismarkt van Billingsgate. De prins bezocht 15 standen van vishandelaars en werd door de vishandel een zalm van meer dan 8 kgr. aangeboden.

■ Het gebrek aan beweging in het water is ter hoogte van Nieuw Zeeland aanleiding geweest tot een sterfte van marineleven. Er ontstond door het gebrek aan beweging in het water, waardoor een opeenhoping van plankton met als gevolg een tekort aan zuurstof en een onge-

bruikelijke sterfte van marineleven. Volgens een professor van de Auckland Universiteit, is de enige remedie een tropische cycloon, die zorgt voor een verspreiding en reiniging van de waters en om de concentratie van te veel plankton in éénzelfde gebied tegen te gaan. Een goede storm, hoe ongelegen gewoonlijk ook, is dus nog altijd nuttig voor de zuivering van het water.

■ Een tijdelijke oververzadiging op de visafslag te Grimsby heeft de visprijzen naar beneden doen tuimelen tot op de grens van de opvang. Zou dit één der redenen zijn waarom we deze week maandag in de Oostendse afslag, voor de eerste maal sinds lange tijd, opnieuw een drietal vaartuigen in de tweede ronde zagen liggen? Als de visprijzen in het buitenland tuimelen komt men gemakkelijker aan de eigen afslag, maar daar maken de prijzen dan ook geen uitzondering op deze in het buitenland en heeft men ook geen reden tot juichen.

■ Een zopas gegeven order voor de bouw van twee houten 23-meter treilers voor twee schippers uit Grimsby kost gezamenlijk 76 miljoen BF, hetzij 38 miljoen per vaartuig. De schepen moesten begin 1984 in bedrijf genomen worden.

■ Nadat de visserij in Groot-Brittannië onlangs een belangrijke financiële steun door de regering uitgereikt werd, wordt thans eveneens aangedrongen op het toekennen van een financiële steun aan de visverwerkende nijverheid voor het installeren van moderne machines. We menen dat dergelijke steun altijd welkom is, maar als men dit voor één bepaalde bedrijfstak doet, moet dit ook voor de andere bedrijfstakken gebeuren en tenslotte komen we in een volledig staatsgeleide economie, of lopen we het gevaar dat de nijverheid het al te gemakkelijk opneemt en zegt dat de Staat toch wel zal tussenkomen.

■ Het vrijgeven van de voorstellen voor de toegelaten totale vangsten voor 1983, wordt nog ingehouden tot na de verkiezingen in april in Groenland. Dit land is praktisch volledig op de visserij aangewezen en men wenst de partij die voor een uittreden uit de EEG gewonnen is, eventueel geen wind in de zeilen te geven, door het uitspelen van deze cijfers van de in Groenlandse wateren voorbehouden vis voor de EEG-lidstaten. Zoals men zich herinnert gaf een referendum onder de Groenlandse bevolking een goed jaar geleden, een zeer lichte meerderheid voor het uittreden uit de EEG. Hierdoor zouden er terug belangrijke vangstgebieden verloren gaan voor bepaalde landen-lidstaten. De toekenning voor de kwota voor kabeljauw en garnaal aan Denemarken en West-Duitsland in de Groenlandse wateren, was de voornaamste reden voor een eventueel verlaten door dit land van de EEG.

■ Aan boord van een kustvissersvaartuig, dat afgemeerd lag in het Britse vissershaventje Oban, brak brand uit in het logiest terwijl de schipper aanwezig was. Door de verstikkende rook kon men geen hulp bieden. De brandweer, in speciale kledij, was na een tiental minuten ter plaatse en kon de schipper naar boven brengen. Deze was intussen reeds verstikt en hartmassage en mond-aan-mond methode konden niet meer baten.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## FRANKRIJK

■ In Frankrijk moeten thans ook de vissersvaartuigen worden voorzien van overlevingsklederen. De nieuwe vaartuigen moeten hiervan voorzien zijn binnen de 6 maanden. De oude vaartuigen met ingang van 7 juli 1984. De overlevingsklederen voldoen echter nog niet volledig, omdat men nog de tijd moet vinden om deze aan te trekken. Daarom ook dat men nog altijd uitkijkt naar overlevingsklederen die men normaal kan aandoen en geen hinder vormen bij het werken aan boord. Inderdaad, wanneer een vaartuig in een paar minuten kapseist en zinkt, ontbreekt de tijd om een overlevingspak aan te trekken.

■ Een vergelijkende studie over de bouwrijzen voor vissersvaartuigen in Frankrijk van het jaar 1983 ten overstaan van 1982, geeft in bepaalde gevallen verhogingen gaande tot 44 % (!), dit volgens de lengte van de vaartuigen. In de meeste gevallen blijft het echter rond de 25 % draaien. De gewestelijke Commissie voor de modernisatie van de visserijvloot te Nantes, heeft een verhoging van 20 % toegelaten, namelijk 10 % als gevolg van de inflatie (Franse devaluaties) en 10 % wegens technische meeruitrusting. Toch niet van de poes, dergelijke verhogingen!

■ Ook in Frankrijk is er voor het ogenblik grote aanvoer van vis, vooral dan vlaswijting en koolvis. De grote treilers van Boulogne verkopen dan ook hun koolvis in de Westduitse havens, waar ze echter toch ook maar aan 1.000 F de ben komen. Te Lorient werd er zelfs 370 ton koolvis opgevangen. Het doet anderzijds eigenaardig aan, dat slechts enkele weken, nadat overal topprijzen gegeven werden op de afslagen, men plots tot een omgekeerde toestand komt.

■ Gevolg van een diskreet onderzoek door de Franse autoriteiten werd vastgesteld, dat de Spaanse vaartuigen, die wel over een vergunning beschikken voor het vissen in Franse wateren, zesmaal minder gevangen vis aangeven dan in de werkelijkheid, hetgeen hun toelaat op hun kwota uit te sparen, waarvoor de Franse visstand natuurlijk het gelag betaalt.

■ In de periode van 1 januari tot 31 oktober 1982 werden door de Franse autoriteiten in Franse wateren 2.637 controles uitgevoerd op Spaanse vissersvaartuigen. Hiervan werden er 425 nader onderzocht, die zich zonder vergunning in de Franse wateren bevonden en 38 opgebracht, waarvan het praktisch vaststond, dat zij in de Franse wateren gevestigd hadden. Normaal moeten de Spaanse vissersvaartuigen zich melden, wanneer zij in de Franse wateren komen, maar met dit reglement nemen de Spanjaarden een loopje.

■ Uit Frankrijk tekenden we de reacties op van de heren Le Dun uit Fécamp en Le Borgne van Comapêche uit St.-Malo, in verband met het door de EEG uitgevaardigd verbod op de invoer van zeerobbenvellen en produkten van zeerobben. Beiden die aan het hoofd staan van, wat men zou mogen noemen, de overblijfselen van de eens zo geroemde Franse diepzeevervisserij hebben hun vrees te kennen gegeven dat Canada waarschijnlijk tegenmaatregelen zal nemen door de EEG-visserij in hun wateren te besnoeien. Volgens beide vertegenwoordigers zou dit een ramp betekenen voor de Franse verrevisse-

rij. Ondertussen bracht Canada, in een eerste tegenmaatregel, het EEG-kwantum kabeljauw reeds tot 10.500 ton terug. Comapêche baat nu de schepen van de ex-rederij Pleven uit.

■ Van de Franse krabbenvisser „Bounty” uit de vissershaven Erquy, is, bij het over boord zetten van de krabbenfuiken een matroos mede over boord gegaan. Niettegenstaande verscheidene in de omgeving liggende krabbenvissers onmiddellijk aan opsporings- en reddingsmanoeuvres medehielpen werd de ongelukkige niet terug gevonden. Het ongeval gebeurde in de omgeving van de rotsen van Dover ter hoogte van Brehat.

■ De rederij Leveau uit Dieppe heeft verleden week bekend gemaakt, dat zij een bouwakkoord afgesloten heeft voor de konstruktie van twee diepvriestrelers van 50 m. lang, 12,50 m. breed en uitgerust met een motor van 2400 Pk op zware olie. Beiden zullen 575 Brt tellen en over een diepvriesopslagruimte van 550 m<sup>3</sup> beschikken. Zij zullen zelfs uitgerust zijn tegen de ijsgang en hebben 25 man aan boord. De beslissing hier toe werd genomen op basis van het reeds in bedrijf zijnde zusterschip de „Snekkar” die zijn rendabiliteit bewezen heeft.

## RUSLAND

■ Door de Russische marine is een Japanse treiler met 27 man aan boord en vissende in de Zee van Beringen, opgebracht wegens overtreding door het vissen in de Russische 200-mijlszone. Zowel de schipper als de bemanningsleden zullen voor een Russische rechtbank gebracht worden om zich eventueel veroordeeld te

zien worden. Zeggen we nog dat over de plaats van het opbrengen betwisting bestaat over de Russische rechten over dit gebied.

## ALLERLEI

■ In een uitgave van Lucas Marine, namelijk „Marine Electrical System” in Groot-Brittannië verschenen, wordt op het gevaar gewezen van herstellingen van averijen door scheepswerven die soms elektrische leidingen vervangen door te lande gebezigde leidingen die niet aangepast zijn aan de marine. Ook werd vastgesteld dat, bij bepaalde herstellingen, veel te lichte leidingen gelegd werden. In een speciaal geval is het slechts aan geluk te danken geweest, dat op geen enkel ogenblik een volle lading op de helling ingeschakeld was, zoniet zou dit met een brandramp geeindigd zijn. Dit bewijst het nut van herstellingswerken die over een speciale elektrische afdeling beschikken.

■ Men schat dat men, voor de uitbating van de ertsrijdommen in de zeebodem, voor één ton metaal, ongeveer gemiddeld 4 duizend ton slib en zeebodemsedimenten zal moeten omwoelen of uitgraven. Dit zal natuurlijk aanleiding geven tot een verstoring van het marineleven over grote oppervlakten. Vermits men veronderstelt, dat er waarschijnlijk een relatieketen bestaat tussen het marineleven van de verscheidene dieptelagen, zou deze verstoring in het marineleven op de zeebodem dus aanleiding kunnen geven tot een graduele verstoring van het marineleven van de daaropvolgende oppervlakten.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK & ZOON**

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

**Scheepsverven Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# *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

59



# 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.

