



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 17 JUNI 1983 - NR. 23



BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

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

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS



BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

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

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

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

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

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

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588. VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

HOE HET VISSSEN IN ONZE KUSTWATEREN DOELMATIGER AANPAKKEN?

Bij het ter perse gaan van ons nummer van 20 mei kregen wij een mededeling toegestuurd van Staatssecretaris Dekeersmaecker waarin, vaststellend dat de patrouillevaartuigen van het Ministerie van Landsverdediging onvoldoende uitgerust zijn om de moderne en krachtige bokkentrelers in te halen en op te brengen, op de begroting van het Ministerie van Landbouw de financiële middelen zullen voorzien worden om een speedboot met krachtige buitenboordmotor aan te schaffen en ter beschikking te stellen van de Zeemacht om de overtreders van de E.E.G.-verordening van 25/1/1983 te kunnen achtervolgen, opleiden en straffen.

Alhoewel hoeft betreurd te moeten vaststellen, dat onze Zeemacht niet over de nodige en voldoende middelen beschikt, kunnen wij deze beslissing slechts toejuichen omdat ze van belang is voor de enorme kweekschool van tong en schol welke onze kustwateren daarstellen en met alle middelen een einde moet gesteld worden aan een ongeoorloofde roof door grote treilers van tong en schol in de kustwateren van om het even welke natie, en dus ook de onze deel uitmakend van de E.E.G.

Dat de Zeemacht hiermede zal gelast worden, maakt deel uit van haar gewone werkzaamheden, zodat de kosten voor het Ministerie van Landsverdediging hieruit voortspuitend, niet zwaarder zullen wegen dan thans en integendeel een snelle, moderne boot praktischer zal kunnen bijdragen tot een bescherming van de visgronden bij de E.E.G.-verordening van 25 januari 1983 voor alle lidstaten vastgelegd.

De Zeemacht heeft tot op heden met de middelen waarover men beschikte, die taak uitstekend vervuld, welke ook de ongewettigde kritiek van sommige journalisten daaromtrent is geweest. De beste stuurlied staan immers aan de wal en het spreekwoord van diegenen die hen voorlichten: *beschuldig om zelf niet beschuldigd te worden*, geldt hier voor alle vissers, tot welke natie zij ook behoren.

Wat het type vaartuig betreft welke voor dit doel zal gekocht worden, menen wij nochtans dat ook op de begroting van Landsverdediging het bedrag hiervoor te betalen had mogen ingescreven worden, gezien het hier geen moderne speedboot geldt, maar alleen een Sodiac.

Inderdaad, we hebben ons ondertussen nader willen inlichten omtrent de aard van die speedboot waarover in alle bladen geschreven werd als de redder van de visserij en de boot die het voor het zeggen zal hebben.

Maar het geldt hier niet zozeer een krachtige stalen boot, maar wel een Zodiac met inderdaad een zware buitenboordmotor, waardoor een grote snelheid ontwikkeld wordt.

De vraag stelt zich echter of de bemanning er van (max. twee) in staat zal zijn de bewakingsopdracht te vervullen, rekening houdend met de

geestesgesteldheid van sommige schippers eens er zich zo'n boot aanbiedt.

Het gaat hier dus slechts over een boot die door zijn snelheid, de vluchtende vissersvaartuigen kan bijhalen en mag als iets nieuws beschouwd worden, zo daardoor het beoogde resultaat bereikt wordt. In verband hiermede menen wij dat men veel nuttiger en zekerder werk had gemaakt met het bouwen van een soort reddingsboot zoals de zo pas in Engeland in gebruik gestelde reddingboot te Penlee, welke reeds een enorme dienst bewezen heeft o.a. aan een zinkende Franse treiler, die in slecht weer in grote moeilijkheden verkeerde en dank aan de enorme snelheid, redding kon brengen. Dit vaartuig heeft nochtans slechts een lengte van 16 meter maar is technisch zo uitgerust **maar zonder buitenboordmotor**, dat vaartuigen zoals de VLI.26 van méér dan 400 BRT en een motor van 2.400 PK, die onlangs onze zeemachteenheid in snelheid overtrof, er moeilijk zullen aan ontsnappen. Hier zouden de verantwoordelijken van de ministeries, welke over genoeg onderzanding en technische bekwaamheid beschikken, niet alleen door kostenbesparende technieken en niet „grootse” plannen van wie ook, het beoogde doel: **snelheid, zeevaardigheid en kracht** in de praktijk hebben kunnen omzetten, tevens rekening houdend met de rol welke dit schip te vervullen heeft.

Dit vaartuig, voor wat onze kust betreft, slechts een gedeelte van het jaar nodig zijnde om die zone te bewaken, zou voor ons land dat in het kader van de E.E.G.-verplichtingen inzake be-

waking ook een internationale rol te vervullen heeft, zo nodig, op bepaalde ogenblikken van het jaar geroepen kunnen worden om voor andere E.E.G.-kusten een beschermende of controlerende rol waar te nemen. De kostprijs was slechts 24 miljoen frank en ook de jaarlijkse gebruikskosten miniem en verantwoord.

Verder zou door samenwerking tussen de verantwoordelijken van dienst bij de Zeemacht en deze van het Bestuur van het Zeewezen aan de kust, namelijk de waterschoutkantoren en reddingdiensten, een nuttige rol worden vervuld kunnen worden, daar waar men in gevallen van nood en storm bij gelegenheid op zo'n snelboot beroep hoeft te doen.

Het voorbeeld van de nieuwe Engelse reddingboot is kenschetsend voor het nut welke deze ook bij ons zou kunnen hebben, zonder daarom beroep te moeten doen op bijkomende kosten van bemanning, gezien zij die er zich van bedienen tot onze Zeemacht behoren en in dienst daarvan hier ook een zeer nuttige en voor hen leerzame rol zouden kunnen vervullen.

De heer Dekeersmaecker, de Zeemacht voor dergelijke niet verkwistende doeleinden, over geen 300.000 frank beschikkend, heeft hier van de nood een deugd gemaakt.

Maar de vraag dient gesteld of zo'n rubberbootje met een buitenboordmotor, 300.000 frank kostend, wel beantwoorden zal aan het doel welke ons Ministerie van Landbouw nastreeft.

De toekomst zal het uitwijzen.

P. VANDENBERGHE.



Gullevisiers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„**DUIVELSTERK**” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(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

ALGEMENE SCHEEPS-, BOUW- EN INDUSTRIELE
SCHILDERWERKEN - ZANDSTRAALWERKEN

VERBEKE R.

Rustoordstraat 37, 8020 OOSTKAMP

☎ (050) 82 22 54

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken

VOOR DE VOEDINGSSEKTOREN:

- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

WP
WEST
PAINTS

SCHEEPSVERVEN
„EEN COMPONENT
POLYURETHAAN”

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

DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN, EUROMARKT DER VUILNISBELTEN

We hebben in deze kolommen al verschillende malen gewezen op de echt schandelijke toestand waarin onze vismijn en vissershaven verkeert (zie het Visserijblad van 8 april jl.). De vismijn zelf is een echte vuilnisbelt, waar houten gebroken bakken, viskisten en allerlei vuilnis voor de pakhuizen en in allerlei hoeken en kanten opgestapeld liggen. En dit is niet alleen daar het geval maar rond gans de vissershaven wordt het een toestand welke beschamend is.

Deze vervuiling wordt zo groot en veelvuldig op talrijke plaatsen, dat men beschaamd is zakenrelaties uit binnen- en buitenland in de instellingen te moeten ontvangen.

Het volstaat met een auto rond te rijden om er zich van de onaannemelijke toestand te vergewissen.

Heeft onze havendirectie dan zoveel werk, dat men zich de moeite niet troost om dagelijks eens rond te rijden en de nodige maatregelen te nemen om daaraan een einde te stellen?

De vissershaven is niet alleen een vuilnisbelt maar geen enkel reder kan zich nog veroorloven om dure toestellen en zaken aan boord te laten. De inbraken geschieden er met een wekelijks ritme van dikwijls honderdduizenden franken. De vrijdag- en zaterdagnachten zijn de uitverkoren ogenblikken.

Bewaking is er niet of alleen 's morgens wanneer er vis te lossen is, maar dan voor andere doeleinden. Politietoezicht nog veel minder, tenzij 's morgens rond 7 u. om een ochtendwandeling te verrechtvaardigen.

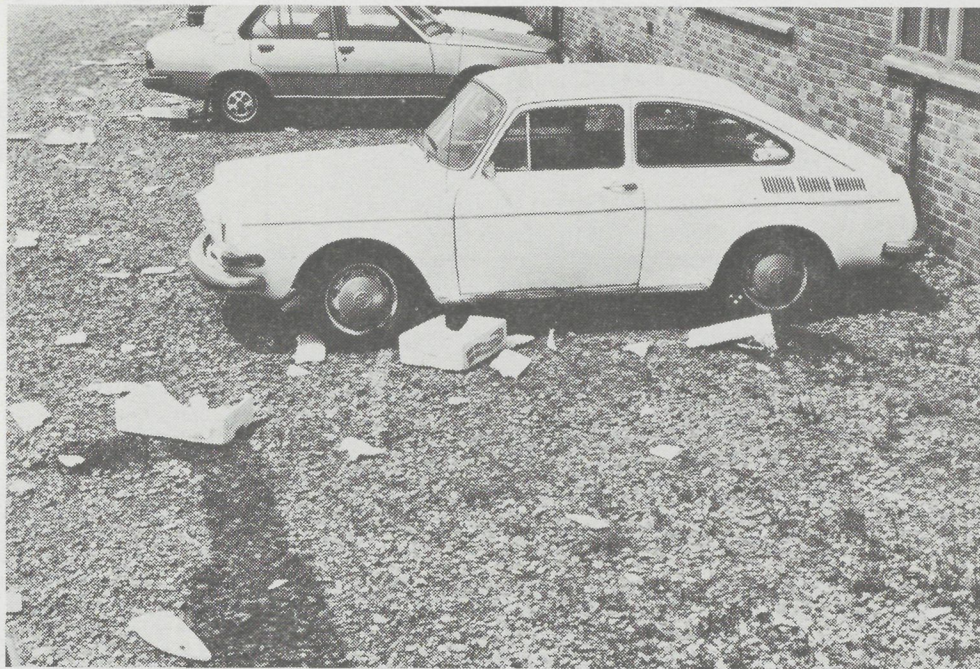
Containers om de vuilnis in te werpen worden er niet geplaatst, tenzij een firma er naar vraagt voor zichzelf en dan tegen betaling, wat we weliswaar normaal noemen, maar niet daar waar het gaat om het algemeen gebruik.

Is het dan zo moeilijk een nachtelijke bewakingsdienst te voorzien die terzelfdertijd er voor zorgt dat de Oostendse vissershaven er wat netter uitziet en er minder gestolen wordt? Een nachtwaker om er zijn dutje te komen doen, vindt men overal. Maar werkelijke politiebewaking om het stelen, het vervuilen en al wat er mee verband houdt, eist politietoezicht van mensen die hun job plichtsbeseffend uitvoeren, maar er niet komen om een wandelingetje te doen en een visje mee te nemen.

Dit alles zijn vragen aan een havendirectie en aan een gemeentebestuur welke de pretentie heeft Oostende nog als Koningin der Badsteden te bestempelen. Een betere benaming zou veel meer tot zijn recht komen, nl. moest men Oostende de „Euromarkt der Vuilnisbelten” noemen.

Wie interpelleert en wie komt kijken? We zullen ze rondleiden om zich van de schandelijke toestand te vergewissen.

P. VANDENBERGE



Twee opnamen die een duidelijk beeld geven van de zeer ordeloze toestand waarin de controle van de Oostende vismijn zich bevinden. Zelig om aan te zien maar dan des te sprekender.



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)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

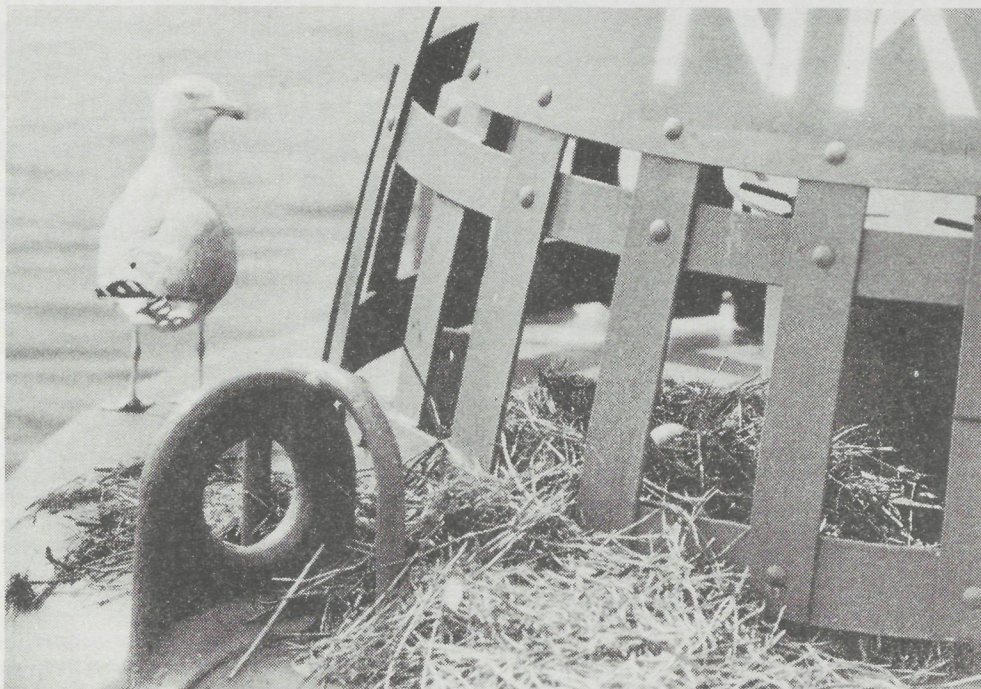
Zeemeeuw thuis op een havenboei

„Jonathan Livingstone Seagull” was een zee-meeuw die zichzelf uitprobeerde. Het dier vond het zo bijzonder dat het in staat was om te vliegen dat het op alle mogelijke manieren ging proberen met die vliegkunst „iets meer” te doen. Resultaat: een leven vol hindernissen en teleurstellingen, maar uiteindelijk toch het gevoel van voldoening zijn levensdagen zeer wezenlijk te hebben besteed. Zo'n enkele meeuw lijkt op een enkel mens dat iedereen in zijn leven ontmoet. Einde filosofie.

Meeuwen plegen doorgaans in ruime mate te zorgen voor nageslacht. In het Hollandse duingebied strekken zich eindeloze meeuwenkolonies uit. Daar zijn de krijsende wigtewikte zeerovers „thuis”. Zij bouwen er hun nesten, leggen er hun eieren. Voeden er hun kroost op en vliegen uit. In de haven van IJmuiden heeft een zeemeeuw zijn nest gebouwd op het stalen drijflichaam van een havenboei. „Dat is weer eens wat anders”, moet deze Jonathan Livingstone hebben gedacht. Vanaf haar post observeert zij de komende en gaande schepen. Blijkt over de altijd woelige watervlakte.

En nu maar afwachten hoe dat straks moet met de eerste wijze levenslessen die gestalte moeten krijgen op de toch wel kleine dobberende ruimte van die groene boei.

Uit „IJmuiden Courant”



OPENBARE VERKOPING



VEILINGEN GOOSSENS

Erkende Veilinghouders-taxateurs
HERTSTRAAT 100
9473 WELLE
Tel. (053) 66.47.92

organiseren opnieuw een

BELANGRIJKE OPENBARE VERKOPING

ingevoelge FAILLISSEMENT van de werkhuisen Van Assche (scheepsherstellingswerkhuis)

op dinsdag 28 juni 1983 om 14 uur stipt
in de zaal „Zeemansverlangen”, Dr. Moreauxlaan 49, te Oostende.

Worden openbaar te koop aangeboden:

Recente atelieruitrusting:

Kotterbank Pegard 100 met meelopende lunette, lengte 2.500 mm, draaitafel 360°, bewerkingsoppervlakte 1400 x 1125, max. 1400 tr/min met optische aflezing.

Draaibank Somua lengte tussen punten 5000 mm, centerhoogte 500 mm.

Draaibank 18 Pk lengte tussen punten 1600 mm, centerhoogte 250 mm.

Draaibank Hernault lengte tussen punten 1000 mm, centerhoogte 150 mm.

Hydraulische radiaalboormachine boorafstand 2000 mm, boorcapaciteit 80 mm, 30-1700 tr/min.

Universele freesmachine Somua 800 x 300 met 5 freeskoppen.

Sleeschaafmachine Nozal Loers 2000 mm. Hydraulische armschaafmachine Wotan koers 650 mm, bandschuurmachine, steekmachine Hernault, steeklengte 400 mm, hydraulische afkamers 50 Ton persbreedte 2500 mm, halfautomatische hydraulische cirkelzaagmachine Ø 160 mm, loopbrug 3 Ton, beugelzaagmachine Ø 160 mm, gereedschapsslijpmachine, kolomboormachine, handbediende persbank 50 Ton, lintzaagmachine, plooibank, lastpost-halfautomaat Castimig 300 voor ijzer, inox, aluminium met transportarm 3 meter, complete brandtafel Pyrotome branddikte 100 mm, lasposten 350, 300 en 180 Amps, schroevenbalanceeras, dresseertafels, boormachines, klein materieel, loten ijzer, brons, onderdelen voor reparatie scheepsmotoren...

Burelmateriaal en wagenpark:

Personenwagen Mercedes 300 Diesel bj. 1978, elektrische vorkheftruck 1,5 Ton, aanhangwagen max. 500 kg. Burelen, kasten, stoelen, tafels, tekenplank, typmachine, rekenmachine...

Bezichtiging van het te koop aangeboden op maandag 27 juni 1983 van 14 tot 18 uur en op dinsdag 28 juni 1983 van 10 tot 14 uur in de Nieuwe Werfkaai 1 te Oostende.

Uitgebreide catalogus gratis ter plaatse verkrijgbaar. Tijdens de openbare verkoping is geen bezichtiging meer mogelijk.

Deze verkoping geschiedt op verzoek van de curatoren der falng, Mter. Geysens P., advocaat te Oostende, Ad. Buylstraat 44A, en Mter. D'Hulster J., advocaat te Oostende, Elisabethlaan 262.

Studie van Meester Willem Priem
Gerechtsdeurwaarder te Nieuwpoort,
Marktstraat 16

OPENBARE VERKOPING VAN

MOTORVISSER N.579 „KARINE”

OP ZATERDAG VIJF EN TWINTIG
JUNI 1983

te 14 uur in de namiddag
op de kaai te Nieuwpoort
nabij de Vismijn

zal door het ambt van gerechtsdeurwaarder Willem Priem voornoemd overgegaan worden tot de openbare verkoping wegens falng van:

de stalen motorvisser N.579 „Karine” gebouwd in 1960 op de werf NV Stami te Dordrecht (Ned.) hebbend als lengte 26,28 meter, als breedte 6,05 meter, metend netto tonnemaat 30,73 met dieselmotor merk Bolnes bouwjaar 1968 van 420 PK met al zijn inventaris en toebehoorten zoals het gemeerd ligt in de vissershaven van NIEUWPOORT.

Het lastenkohier, de verkoopsvoorwaarden, liggen ter inzage der belanghebbenden ter studie van de verkoop houdende gerechtsdeurwaarder.

De verkoop geschiedt onder de opschortende voorwaarde van hoger bod binnen de vijftien dagen (art. 1592 G.W.)

Bezichtiging: alle werkdagen van 9 tot 12 uur alsook de zaterdag, toegangsbevis af te leveren door de gerechtsdeurwaarder.

Z.34 „Twilight” vastgelopen in Nieuwpoortse havengeul

ZWARE FOUTEN VAN SCHIPPER LEIDEN TOT MILJOENENSCHADE

In de nacht van zaterdag op zondag — omstreeks 4.45 uur — is de stalen middenslagtreiler Z.34 „Twilight” van de Rederij Coudekercke vast gelopen in de Nieuwpoortse haven, ter hoogte van de nieuwe yachthaven, en sedertdien ligt het vaartuig daar te verkommeren, wachtend op assistentie die misschien vandaag, donderdag, zal kunnen verleend worden.

Alvorens dieper op de feiten in te gaan, staat het nu al vast, dat het vastlopen uitsluitend is toe te schrijven aan onvergeeflijke, bijna niet uit te leggen navigatiefouten, die begaan werden door schipper Etienne Vanbillemont, houder van een brevet van schipper ter... kustvisserij en een vergunning van motorist tot 120 PK. Die fouten zijn duidelijk naar voren gekomen aan de hand van ondervragingen. Bovendien waren de verklaringen van de schipper zo onduidelijk dat een bijkomend onderzoek heeft plaats gevonden dat het onderwerp uitmaakt van een proces-verbaal dat aan de heer Prokureur des Konings voor verder onderzoek werd overgemaakt. Ondermeer zegt de schipper dat het zijn bedoeling was de tongvisserij te bedrijven in de kustwateren, tussen 9 en 12 mijl, terwijl hij moet weten, dat vaartuigen ter grootte van de „Twilight” daar geen toelating hebben tot vissen. En verder geeft de schipper toe, dat alhoewel hij een Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak aan boord heeft, hij nagelaten heeft de signalisatie in de haven van Nieuwpoort te controleren. Derhalve had hij geen kennis van de betekenis der havenlichten en dat leidde uiteindelijk tot de scheepsramp die inderdaad miljoenen zal kosten.

Onverantwoord dus en bovendien is gebleken, dat de reder onwetend was van het feit dat het vaartuig Nieuwpoort was binnen gevaren. Mijn vaartuig had daar niets verloren, zegde een emotionele reder, en ik kan dus geen uitleg geven waarom daar werd binnen gevaren.

Het ergste feit is natuurlijk de foutieve koers die werd gelopen tijdens het uitvaren en die de rechtstreekse aanleiding was tot het vastlopen. Ook bij het binnenvaren had hij reeds een foutieve koers genomen, waarover we het in een volgende uitgave zullen hebben. De schipper bemerkte toen het rode licht op de dukdalf voorbij de stroombreker; hij ging er van uit, dat hij dit rode licht aan bakboord diende te houden en tussen dit licht en de dukdalf onmiddellijk oostelijk hiervan diende in te varen. Plots stelde hij vast, dat hij de wal was genaderd en sloeg onmiddellijk achteruit. Te laat evenwel! Eerst werd een dukdalf geramd en vervolgens kwam de „Twilight” vast te zitten.

Nu bestaan sterke vermoedens dat schipper en bemanning stevig onder de kurk waren gegaan vóór de afvaart uit Oostende en dat het de bedoeling was, de fuif nog even te verlengen in Nieuwpoort. Een veronderstelling natuurlijk maar zeker is dat, volgens de reder, de treiler helemaal niet in Nieuwpoort moest binnen lopen. Hun directieven waren immers duidelijk geweest: uitvaren ter visserij van het Noorden.

DE FEITEN

Zaterdag, omstreeks 9.30 u. 's morgens bevond de ganse bemanning — zes vissers in totaal — zich aan boord van de Z.34 „Twilight”. Er dien-

den eerst nog wat kleine karweitjes opgeknapt te worden terwijl de bevoorrading aan boord werd gebracht. Omstreeks half vijf werd de haven van Oostende verlaten; het was de bedoeling de visserij te gaan bedrijven in de buurt van de Goote Bank. De schipper was er sedert de vorige reis al van op de hoogte, dat een voorwerp rond de schroef verstregeld zat, maar daarvan werd weinig last ondervonden, zodat hij het niet nodig vond dat vóór de afvaart na te gaan. Het was de bedoeling het vaartuig na verloop van de reis droog te zetten. Tijdens het vissen echter begon het achterschip te trillen, terwijl het schip onvoldoende vaart maakte. Er werd geprobeerd de reder te contacteren maar het bleek onmogelijk. Schipper Vanbillemont besliste toen terug naar Oostende te varen waar een duiker een kluwen van stukken warrelnet uit de schroef verwijderde. Dit binnenvaren te Oostende geschiedde te 22.40 uur.

Omstreeks middernacht en drie minuten werd terug uitgevaren. Het was de bedoeling, zo zegt schipper Vanbillemont, de visserij op tong te gaan bedrijven gedurende een tot twee nachten tussen de... 9 en 12 mijl uit de kust. Schipper Vanbillemont zou de Nieuwpoortse kustvissers opzoeken om na te gaan, waar zij precies op tong visten. Dat is tussen de Oost Dyck en de Bergues Bank.

BINNEN IN DE NIEUWPOORTSE HAVEN

Hierop besloot schipper Vanbillemont de haven van Nieuwpoort aan te doen omdat hij van oordeel was, dat de netten waarmee hij viste niet geschikt waren voor een dergelijke visserij. De boelen waren zijns inziens te zwaar voor die zandachtige bodem, allemaal vertelsels, die door de feiten achteraf weerlegd werden.

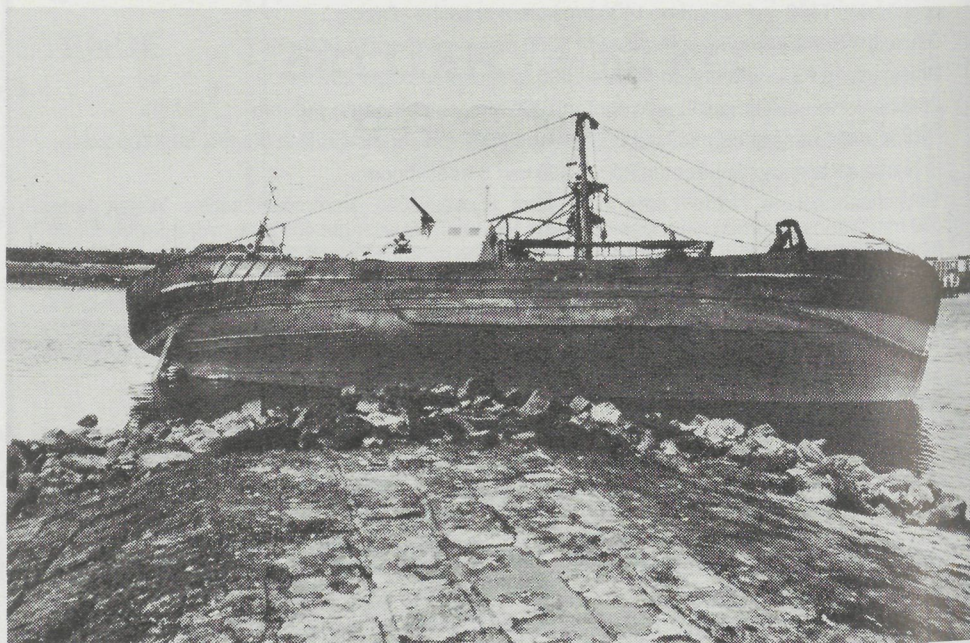
Schipper Vanbillemont had een zeer summiere ervaring van de Nieuwpoortse vissershaven.

Daarom werd volgens hem op dead-slow binnengevaren. Hij zelf stond in het stuurhuis, terwijl twee matrozen de uitkijk verzekerden op de voorpiek. Een grove fout beging de schipper toen wel door niet de Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak te raadplegen waarin de signalisatie voor de haven van Nieuwpoort staat vermeld. Ter hoogte van de „Kromme Hoek”, met name de splitsing tussen de havengeul en de toegangseul tot de vlotkom, zag hij een groen licht waarvan hij de betekenis evenwel niet begreep. Daardoor kwam het vaartuig in de verkeerde geul terecht maar gelukkig kon hij nog tijdig door de uitkijkpost via de VHF verwittigd worden. Dan is de „Twilight” de vaargeul verder opgevaan en werd afgemeerd ter hoogte van de douanekantoren aan de vismijnkaai. Dit gebeurde rond 1.30 uur 's nachts.

TERUG WEG UIT HAVEN VAN NIEUWPOORT

Daar werden de onderste, zware kettingen, altijd volgens hem, ingeruild voor afgesleten kettingen, die lichter zijn waarop, omstreeks 4.30 u. besloten werd terug uit te varen. Tijdens dit afvaartmaneuver werd niemand aangewezen om de uitkijk te houden en bevond zich niemand op de voorpiek. Ze lagen allemaal moe van te werken en water te drinken in hun kooi. Bij het ronden van de „Kromme Hoek” liet de schipper zich leiden door de stroombreker en de dukdalfen. Plots zag hij een rood licht op een dukdalf en oordeelde hij, dat hij dit licht aan bakboord moest houden om tussen dit licht en de dukdalf onmiddellijk oostelijk te varen. Op een tiental meter van het rode licht bemerkte hij echter dat hij verkeerd zat en onmiddellijk werd achteruit geslagen. Helaas ging het vaartuig dwars liggen en werd met het achterschip tegen de dukdalf gestoten. Er werd geprobeerd achteruit te slaan

(Zie verder volgende bladzijde)



De Z.34 „Twilight”, honkvast op een golfbreker in de Nieuwpoortse nieuwe yachthaven.

doch de davits bleef vasthaken aan de dukdalf. Vervolgens werd de schroef losgekoppeld met de bedoeling het vaartuig een voorwaartse beweging te laten maken om los te komen van de dukdalf maar hierop deed zich het fataal vastlopen voor. Met motoren op volle kracht vooruit werd nog een vertwijfelde poging gedaan om vrij te komen maar ook dat lukte niet.

SLEEPHULP MACHTELOOS

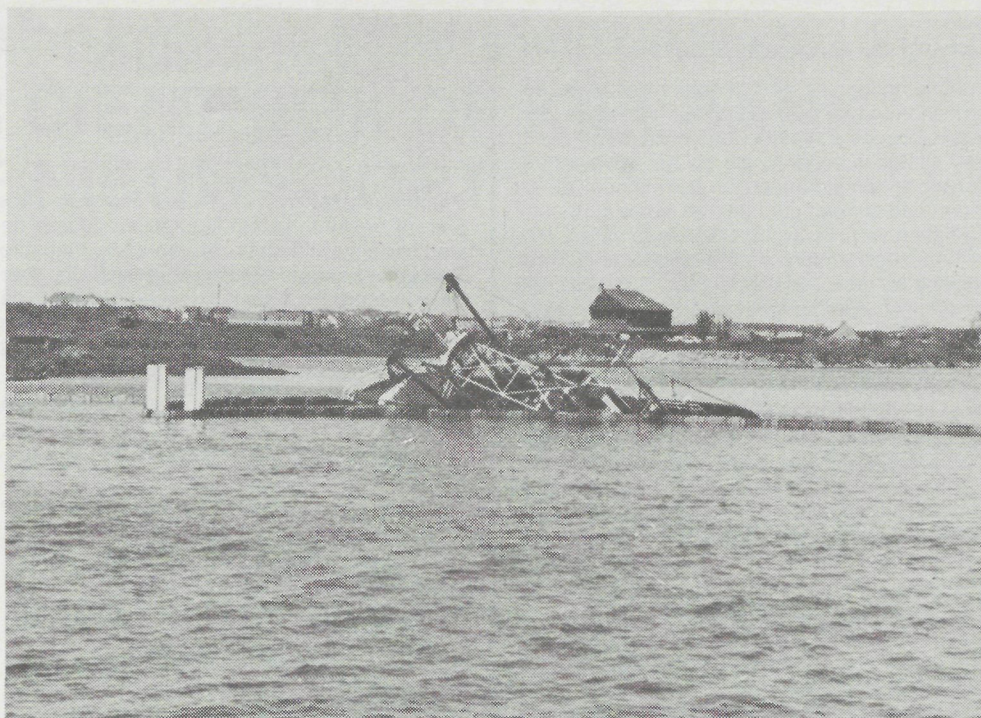
Onmiddellijk werd de Loodsenwacht te Nieuwpoort opgeroepen met het verzoek sleephulp te verlenen. Bovendien werd motorist Rudy Brys door paniek gegrepen. Hij liet verstaan, dat hij verschrikkelijk bang was en even later meldde de bemanning dat hij over boord wad gesprongen en zwemmend de wal had weten te bereiken. De schipper gaf hem bevel daar te wachten tot de redeboot zou komen. Een kwartier later kwam dit vaartuig ter plaatse maar er kon geen hulp geboden worden. Ondertussen maakte de „Twilight” reeds vervaarlijk slagzij over bakboord zodat het water langs de verschansing naar binnen drong. De redeboot meerde vervolgens ten westen van de dukdalf af en via een ladder konden matrozen Bogaert en Huyghebaert evenals scheepsjongen Cagnard van boord klimmen. De schipper en stuurman Boussemaere bleven evenwel aan boord.

Bij opkomende tij werd regelmatig nagegaan of er water in het vaartuig kwam. Dat bleek wel het geval via de afvoerleiding van het toilet. Toen het hoogwater was, kwam ook water binnen langs het kookhuis en het stuurhuis. Korte tijd nadien stond de „Twilight” vol water. Met behulp van twee pompen werd door de brandweer geprobeerd het binnen dringende water te overmeesteren maar dit lukte niet.

Gedurende de ganse reis, aldus de schipper, werden slechts een zestal glazen bier gedronken, afgezien van een fles cognac die gebruikt werd bij de koffie vóór de afvaart uit Oostende. Alle andere drank bleef onaangeroerd, **aldus de schipper** in zijn zeeverslag bij de waterschout van Nieuwpoort afgelegd.

NEDERLANDSE BERGINGSMAATSCHAPPIJ INGESCHAKELD

Door de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood” werd onmiddellijk, nog zondagvoormid-



Om de eventueel uitlopende brandstof tegen te houden werd een wal om het gezonken vissersvaartuig aangebracht.

dag, het nodige gedaan om eventueel bijstand te verlenen maar de beschikbare Belgische middelen bleken onvoldoende. Daarop werd contact opgenomen met een Nederlandse bergingsmaatschappij, met name Smit-Tak uit Rotterdam, die heel speciaal is uitgerust voor dergelijke karweien. Dinsdagmorgen reeds kwam het tot een vergelijk tussen Hulp in Nood en Smit-Tak. Deze laatste heeft een drijvende bok met een vermogen van 400 ton, met name de „Taklift 2” in gereedheid gebracht alsmede een bijhorend bergingsvaartuig. Deze beide eenheden zouden, na een overtocht vanuit Rotterdam naar Nieuwpoort die ongeveer twaalf uur in beslag zou nemen, in de loop van donderdag, zeer vroeg in de morgen, te Nieuwpoort toe komen waarop, na enkele voorbereidende werken, de berging zou beginnen.

SENSATIEARTIKELS OVER OLIELAAG EN BEZOEDLING SCHORREGEBIED

Omtrent de zware fouten door de schipper begaan en zijn zonderling uitvaren uit Oostende om een uur later, in plaats van recht naar zijn visserij te lopen, de haven van Nieuwpoort aan te doen, werden talrijke versies en persartikelen gelanceerd.

Ook over de massabezoedeling (?) van het Schorregebied, de fantasie en opgeschroefde vertellingen van een huisbewaarder, die met een dode bergeend de televisie en de foto's van dagbladen illustreerde, wordt enorm overdreven.

Wanneer we dit alles lezen, zouden we moeten geloven dat in plaats van duizend liter mazout er honderdduizenden over de Schorren verspreid werden, zoals destijds door een tankschip in Bretagne. (Zie verder volgende bladzijde)



Bij vloed loopt de Z.34 „Twilight” voor ruim de helft onder water.

**Oersterke
vislijnen**

**Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

(Vervolg van vorige bladzijde)

Voor sommigen schijnt het natuurreservaat van de Schorre veel belangrijker dan het verlies van een miljoenen schip door de zware fouten door een schipper begaan, die na het uitvaren uit Oostende te middernacht en drie minuten, geen reden had om één uur later, en wel te 1.10 uur, de haven van Nieuwpoort binnen te varen, om er zogezegd andere netten gereed te maken voor de tongvisserij of te gaan rusten omdat ze waarschijnlijk te moe waren van glaasjes water te drinken.

Aan de verantwoordelijke rechterlijke Overheid en de Onderzoeksraad alles te onderzoeken, daar hier opnieuw een rederij financieel zwaar wordt getroffen door het onverantwoord en onaanvaardbaar optreden van een schipper, wie hij ook zijn moge. Omtrent deze zaak en de moderne geestesgesteldheid en gebrek aan verantwoordelijkheidszin, hebben we het in ons volgend nummer.

LAATSTE BERICHTEN

Ondertussen is de Takflit II heden donderdagmorgen te 8 uur Nieuwpoort binnengevaren en werden alle voorbereidingen genomen om te trachten het schip, zo het niet lek was rond 16 uur te lichten en rechtstreeks naar Oostende over te brengen. Bij lek zou het schip eerst op de kuisbank van Nieuwpoort gelegd worden om dit lek voorlopig te dichten en dan naar Oostende over te brengen.

In ons volgend nummer hopen we omtrent dit triestig avontuur en zijn gevolgen, meer te kunnen ter kennis brengen van onze lezers.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

**BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)**

WINDMOLEN ZORGT VOOR ELEKTRISCHE ENERGIE IN DE ZEEBRUGSE HAVEN

In de haven van Zeebrugge werd vorige week de eerste zogenaamde „Windmaster” opgericht. De elektrische energie die door deze windmolen zal worden opgewekt moet dienen als gedeeltelijke krachtbron voor de sluisbediening in de toekomstige haven van Zeebrugge. Deze windmolen is de eerste in zijn soort die in ons land geïnstalleerd wordt. De driebladige rotor heeft een spanwijdte van 22 meter en staat 23 meter hoog op een stalen buitenmast. De ganse installatie heeft een gewicht van 18 ton en heeft 10 miljoen gekost.

De rotor blijft in werking tot windsnelheden van om en bij de 100 km/uur. Bij nog grotere windkracht wordt de windturbine beveiligd. De molen gaat dan automatisch trager draaien of de bladen van de rotor worden volledig naar vaanstand gedraaid. Nog deze week zou de molen proefdraaien. Het gaat hier om een project van het Ministerie van Openbare Werken.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW en verzendingskosten inbegrepen, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

WAT MET UW BRIEFWISSELING TIJDENS DE VAKANTIE?

In het vooruitzicht van de vakantie acht de Regie der Posterijen het nuttig te herinneren aan hetgeen volgt:

1) Iedereen mag de voorlopige of definitieve voortzending van zijn briefwisseling vragen.

Iedere aanvraag om voortzending die betrekking heeft op verscheidene samenwonende personen (echtgenoten, bloedverwanten, enz.) moet ondertekend worden door al de belanghebbenden.

2) Voor elke aanvraag dient een taks van 200 fr. betaald te worden. Worden evenwel kosteloos nagezonden de nieuwsbladen en tijdschriften bezorgd als postabonnement, de postliggend geadresseerde zendingen die postliggend nagezonden worden naar een ander postkantoor alsmede de assignaties betreffende pensioenen.

3) De cliënten kunnen eveneens hun briefwisseling voorlopig op hun postkantoor laten bewaren.

De te betalen taks bedraagt 140 fr.

De termijn van voorlopige bewaring van de briefwisseling is vastgesteld op maximum 60 dagen.

4) Om vertraging in de verzending van de koerier te voorkomen, dient het postnummer in het adres vermeld te worden.

SCHADEGEVALLEN

■ Aan boord van de Z.284 kreeg men moeilijkheden toen enkele riemen waarmee de visboeien worden opgetrokken begaven. In korte tijd sprongen meerdere riemen zodat men noodgedwongen een herstelling moest uitvoeren. Nadien kon de visserij ongehinderd verder gezet worden.

■ Tijdens het vissen werden aan boord van de Z.418 abnormale trillingen gehoord in het achterschip. De temperatuur van de motor steeg en het toerental verminderde. Bij onderzoek bleek een groot stuk plastic op de schroef vast te zitten. Door voortdurend voor- en achteruit te slaan geraakte de meeste plastic los. Toch bleef nog een stuk plastic vast zitten maar dat belette niet de visserij verder te zetten. Eenmaal in de thuishaven werd het resterend plastic verwijderd. Er werd geen schade vastgesteld aan de schroef.

■ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de N.551 de korre in de schroef. Gezien de schroef niet kon vrij gekregen worden werd de sleephulp ingeroepen van de N.700. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Nieuwpoort.

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: KAN IEMAND DIE OUDER IS DAN 80 JAAR ZIJN WONING VERKOPEN, OOK WANNEER HIJ OPGENOMEN IS IN EEN RUSTHUIS?

ANTWOORD:

Geen enkele wettekst verbiedt personen, ouder dan 80 jaar, hun eigendom te verkopen.

Vanaf het ogenblik dat men meerderjarig is, en gezond van geest, kan men steeds vrij beschikken over zijn goederen. Nochtans zijn heel wat mensen van oordeel dat een verkoping niet zou kunnen. Dit berust op een misverstand. Het komt er op aan dit misverstand juist te situeren om zo te komen tot een meer genuanceerd antwoord op de gestelde vraag.

Personen met een hoge ouderdom zijn soms opgenomen in een home voor de derde leeftijd. In heel wat gevallen worden deze rustoorden uitgebaat door Openbare Centra voor maatschappelijk welzijn (O.C.M.W.). Vanzelfsprekend kost een dergelijke opname geld. De personen die in staat zijn de kosten van onderhoud zelf te dragen, zullen dan ook verzocht worden dit te doen. Wanneer nu een persoon die in een rustoord opgenomen is een eigendom bezit, dan beschikt dit rustoord over een zekere waarborg voor de betaling van de onderhoudsrekeningen. Wanneer nu dat eigendom verkocht wordt, en de betrokken ouderling deelt zijn vermogen uit, beschikt de instelling over geen enkele waarborg meer.

Daarom zal in feite in heel wat gevallen een samenwerking moeten tot stand komen tussen de verkoper en het betrokken rustoord om de betaling van tussenkomst in onderhoud te waarborgen.

De wet laat de openbare centra voor maatschappelijk welzijn toe hypotheek te nemen op de goederen van personen die zij onderhouden, zodat het eigendom van die personen niet zal verkocht worden, zonder dat het O.C.M.W. dient geraadpleegd te worden.

Bovendien wordt in sommige openbare centra voor maatschappelijk welzijn vooraleer men een persoon opneemt, nagegaan of de betrokkene zich niet eerst insolvent heeft gemaakt door verkoping van eigendom en dergelijke. Men wil dus enkel zekerheid omtrent de betaling van de onderhoudsrekeningen.

Het is wellicht vanwege de betrokkenheid van sommige instellingen bij het onderhoud van bejaarden, dat men geneigd is te denken dat dezen niet meer vrij kunnen beschikken over hun goederen. Niets is minder waar. Het enige probleem dat kan rijzen, is het toekomstig onderhoud van de betrokkenen.

MEDEDELING

De Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen gevestigd te 1000 Brussel, Bergstraat 30-32, herinnert eraan dat zij een dienst heeft voor gratis schriftelijk advies.

Iedereen die problemen heeft rond persoonlijk bezit of familiale en financiële moeilijkheden, wie met een probleem zit i.v.m. erfenisrechten, kontrakten, leningen, hypotheek, echtscheidingen, enz., kan terecht bij Postbus 2000, 1000 Brussel. Per omgaande krijgt men dan gratis schriftelijk advies van een notaris.

De verwaarlozing van onze havens aan de kust WAARVOOR DIENT OOK DE KIELBANK TE NIEUWPOORT?

In dit blad hebben we het reeds verschillende malen gehad over de verwaarlozing onzer vissershavens en over het gebrek aan verantwoordelijkheidszin van de openbare en vooral van de stedelijke overheid.

Dit is het geval voor **Oostende**, waarover we het in een ander artikel hebben en waar de vissershavens meer gelijkt op een vuilnisbelt.

Dit is het geval voor **Zeebrugge**, waar de vissershavens zelf, niet onder de bevoegdheid valt van de stedelijke overheid, maar van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, waar een havencommandant, directeur en vice-directeur er de scepter zwaaien, voor zover ze niet naar de vissershavens moeten omzien, omdat daar geen grootse recepties en bij storm of andere gelegenheden van belang voor de schepen, alleen maar vissersvaartuigen kunnen schade lijden of zinken.

Dit is ook het geval te Nieuwpoort waar het stadsbestuur, al de vissershavencommissie heeft opgedoekt en weliswaar de haven onder de bevoegdheid valt van het Ministerie van Openbare Werken, maar waar het stadsbestuur zich zelf de moeite niet doet om te zien of alles daar normaal verloopt of te wijzen op de noodzakelijkheid, gezien vissersvaartuigen en honderden yachten de haven in- en uitvaren, ze be-

hoorlijk kunnen meren of van de kuisbank zouden kunnen gebruik maken, zo de noodzakelijkheid zich voordoet.

Een mooier voorbeeld daarvan kunnen we niet aanhalen, dan wat ons heden per toeval toelaat, dit vast te stellen met al de gevolgen van dien, voor diegenen die er dringend gebruik moeten van maken.

De hierbij verschijnende foto's zeggen alles. Het er liggend wrak werd destijds als oud versleten vissersvaartuig in Frankrijk aangekocht om met de toelating van het Zeewezen voor de sportvisserij gebruikt te worden.

Naar het schijnt behoort dit toe aan een drietal eigenaars die, gezien de grote kosten er toen aan verbonden om het in orde te brengen voor de sportvisserij, er tenslotte hun laarzen aan gevergd hebben en het schip aan de nieuwe kaaimuur van de vissershavens lieten liggen, tot het tenslotte gezonken is.

Het gevolg daarvan was, en gezien deze heerschappen geen gevolg gaven aan de aanmaningen van het Ministerie van Openbare Werken, dat dit bestuur een aanbesteding moest uitschrijven om het wrak, dat een gevaar betekende voor de schepen die de haven aandeden, aldaar te verwijderen.

Daarenboven was dit wrak ook een belemmering voor de er uit te voeren baggerwerken zodat die noodzakelijke operatie met zich bracht dat het verwijderen er van vlug kon geschieden daar invloeden van een baggermaatschappij in sommige omstandigheden veel groter zijn dan die van de kleine man.

Dat dit de Staat, die daarvoor door de eigenaars tot op heden nog niet betaald schijnt, meer dan een half miljoen gekost heeft, twijfelt niemand aan, vermits om de Z.34 in de haven te lichten, het reeds twee miljoen frank kost.

Dit wrak werd toen gesleept naar de kuisbank, waar het opnieuw zonk, waar het naarmate de getijden, onderloopt. Dit wrak is daar dus nu ook in de weg blijven liggen van al wie er zijn vaartuig wil meren om het te kuisen of te herstellen en blijft daarenboven ook daar een gevaar voor een onwetende yachtsman of schipper, die er op die plaats wil komen liggen.

Verscheidene tussenkomsten van de waterschout van Nieuwpoort, die plichtsbeseffend op het gevaar gewezen heeft, alsook deze van de leiders van de yachtclub aldaar, zijn alle tevergeefs gebleven.

Als men weet dat dit wrak in de haven in september 1981, dus bijna twee jaar geleden gelicht werd en dat het bestuur van Openbare Werken naar de drie heerschappen, eigenaars van het wrak, er een tweetal aangetekende brieven schreef, maar deze van zich niet meer lieten horen, dan vraagt men zich af waarom Openbare Werken zo'n toestand, die onaanvaardbaar is, blijft dulden.

Inderdaad, de laatste aangetekende brief gezonden aan de eigenaars wonend te Waereghem, Menen en Zingem, dateert van 2 oktober 1981.

Sedertdien heeft het bestuur van Openbare Werken het niet nodig gevonden of de tijd er niet voor gehad om die nalatige of foutieve eigenaars te melden, dat het slopen van het wrak, zo ze het binnen een vastgestelde tijd niet wegdeden, op hun kosten zou geschieden.

En meteen stellen we ook de vraag, wie de kosten van het schip, toen het in september 1981 gelicht werd, betaald heeft.

En wat zal men zeggen als eerstdaags op het 's nachts **onverlicht** wrak, weliswaar op de kuisbank bij hoog water, een schip er op loopt en schade lijdt.

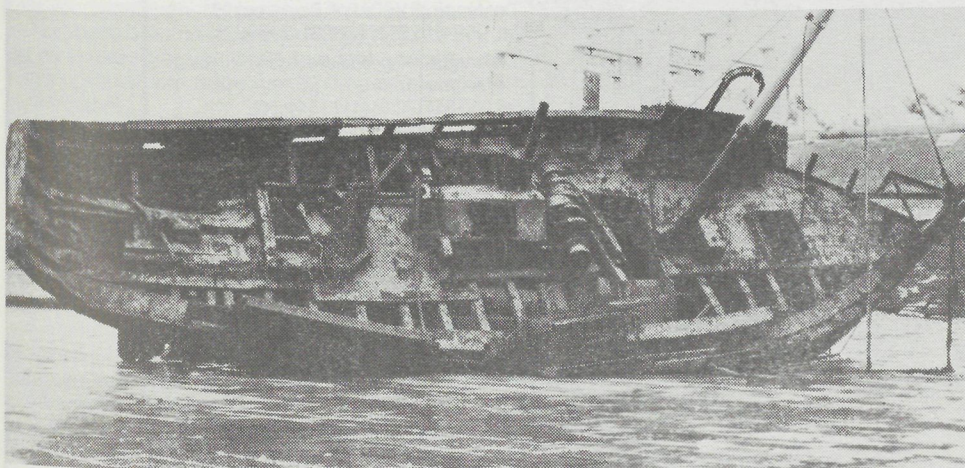
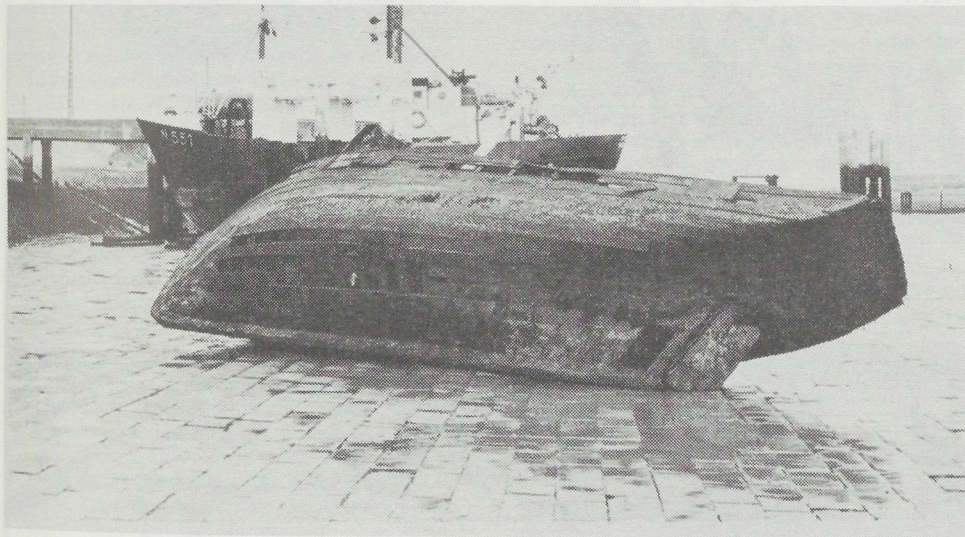
En is het aanvaardbaar na hierop door de waterschout van Nieuwpoort en de Yachtclub herhaalde malen gewezen te zijn, dat bijna twee jaar later dit wrak nog daar blijft liggen.

Moest een privé eigenaar zijn eigendommen op die manier zomaar verwaarlozen, dan had hij er al lang een politiebericht en een Overheidsbesluit voor thuis gekregen hem meldend hoeveel tijd hij zou hebben om zich in regel te stellen.

Wat men er van Overheidswege ook over denke, dergelijke toestanden zijn onaanvaardbaar.

En waar zijn de stedelijke overheid en de politici, die graag aan kiespropaganda doen op allerlei recepties en feestjes, om de bevoegde minister daarover uitleg te vragen?

Het gaat hier over een publiek belang. De kuisbank van Nieuwpoort, zoals hij nu is, kan weinig of niet zonder gevaar gebruikt worden.



Twee beelden van de totaal verkommerde kielbank in de Nieuwpoortse haven. Verkrotte wrakken blijven er nodeloos liggen.

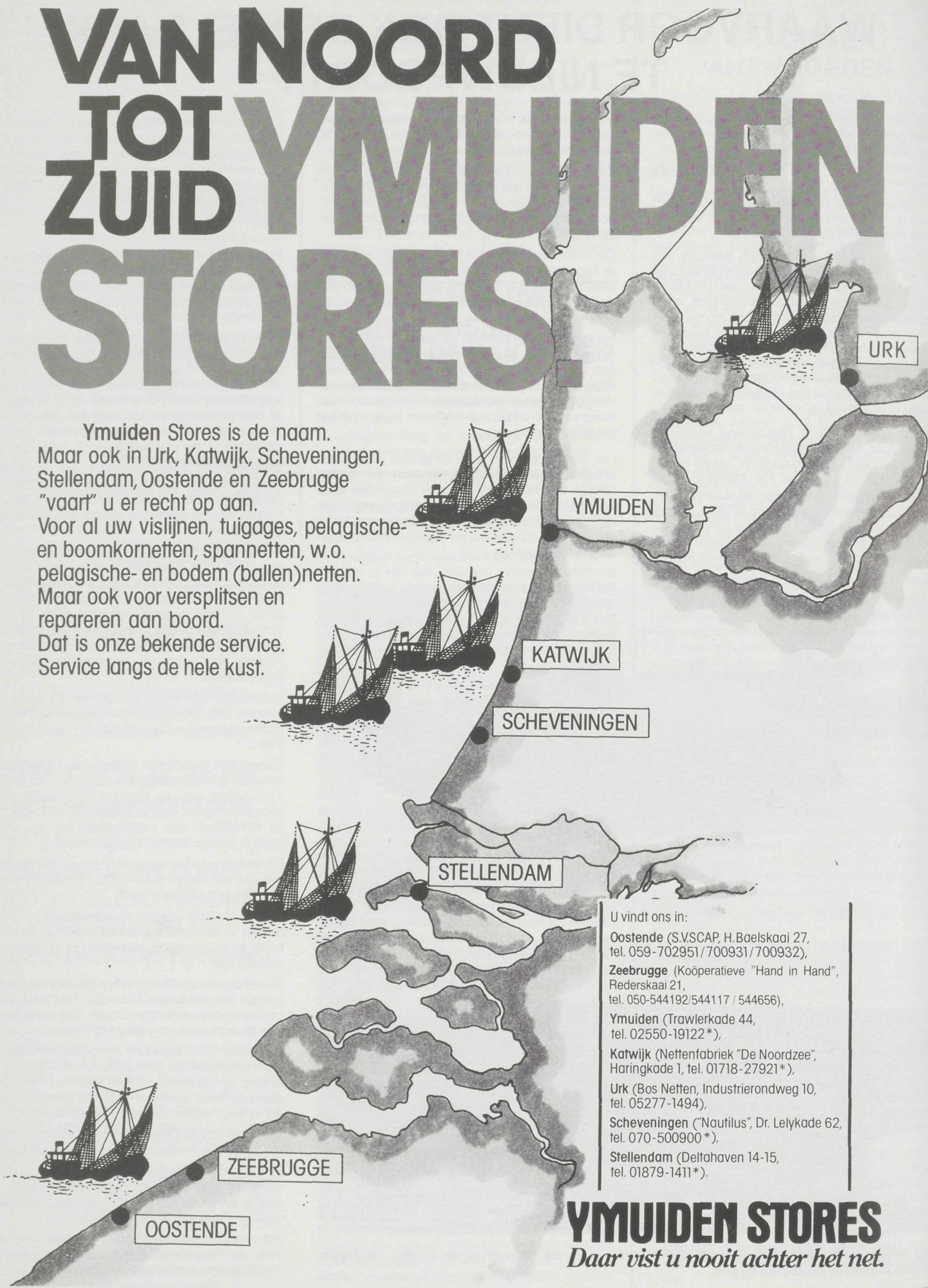
VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen,
Stellendam, Oostende en Zeebrugge
"vaart" u er recht op aan.

Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-
en boomkornetten, spannetten, w.o.
pelagische- en bodem (ballen)netten.

Maar ook voor versplitsen en
repareren aan boord.

Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27,
tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Koöperatieve "Hand in Hand",
Rederskaai 21,
tel. 050-544192/544117 / 544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44,
tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee",
Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10,
tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62,
tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15,
tel. 01879-1411*).

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.

B.V. IJMUIDEN STORES IN KONFERENTIEZAAL OOSTENDS STADHUIS

VOORDRACHT OVER MODERNE NETTENTECHNIEK

Vorige week donderdag 9 juni. was de wereldbepaalde B.V. IJmuiden Stores, als verkoops- en service-organisatie van de Appeldoornse Nettenfabriek en Verenigde Touwfabrieken van Rotterdam in de konferentiezaal van het Oostends stadhuis voor een zeer leerrijke uiteenzetting over de moderne nettentechniek en vangstmethoden in de zeevisserij. Daar zulks geschiedde bij het ter perse gaan, moesten we vorige week ons verslag beperken.

Als deskundigen in de techniek en service, noteerden wij de aanwezigheid van de heren Nanninga, inrichter en verkoopsmanager, Zwollo, adviseur-techniker, Waanders, verkoopsdirecteur voor het buitenland, oud-directeur van de vestiging Lorient, Vandijck, nettenontwerper, Bosch, bedrijfsleider in het Nederlandse Urk. Verder de heren Vandenberghen Prosper, De-roose Jozef en tientallen reders, schippers, vissers en belangstellenden.

Betrokken deskundigen werden ingeleid door de hr Vandenberghen Prosper, directeur van S.C.A.P. die samen met Hand in Hand Zeebrugge B.V. IJmuiden-Stores voor de Belgische kust vertegenwoordigt. Spreker wees op de grote verdiensten van B.V. IJmuiden Stores en de Appeldoornse Nettenfabriek en op het groot belang voor de Belgische vissers om minstens gelijke tred te kunnen houden met het buitenland inzake moderne vangsttechnieken en in het bijzonder wat de nettentechniek betreft. Vooral in deze moeilijke tijden is dit een absolute noodzaak en S.C.A.P. en Hand in Hand houden zich dan ook volledig ter beschikking van de reders en vissers, die wensen van de grote voordelen die de nieuwe nettentechniek biedt, te genieten. Tot slot dankte de spreker de deskundigen van B.V. IJmuiden-Stores voor hun komst naar Oostende.

DE GASTSPREKERS:

Hierna kwam als eerste spreker de heer Nanninga aan het woord die, na een hartelijke begroeting van de aanwezigen en van zijn medewerkers, een korte historiek gaf over de B.V. IJmuiden-Stores en de ANZA, de Appeldoornse Nettenfabriek die over 5 vestigingen beschikt in Nederland en één in België, nl. „Hamme-Lys”. Spreker had het eveneens over de schaalvergroting in de zeevisserij, de motorenverhoging en de hiermede groeiende eisen aan de netten en nettentechniek gesteld, die voortdurend door de B.V. IJmuiden-Stores en de Appeldoornse Nettenfabriek van dichtbij gevolgd werden en zelfs vooruitgelopen. Men mag in deze evolutie niet achterop blijven en spreker hoopt dan ook, dat de aanwezigen van deze opdracht genoeg zullen opsteken om zeker niet bij de pakken te blijven zitten.

Hierna kondigde de hr Nanninga een film aan, die handelde over de moderne Nederlandse diepvrieshektrillers op de makreelvisserij. Deze film illustreerde duidelijk de voordelen van de moderne nettentechniek en van de ultra-moderne verwerkingstechniek aan boord van betrokken treilers, waar alles afgestemd is op rationalisatie en produktiviteit. Geen wonder dan ook, dat de Nederlandse moderne diepvrieshektrillers tot de meest produktieve op onze wereldzeeën behoren en in dit verband, met een gelijke inzet van mankracht en bezetting in staat zijn het dubbele te verwerken van de diepvriestrellers en fabriekschepen uit de Oostbloklanden, Groot-Brittannië en andere landen.

Na deze zeer leerrijke film, waartegen de aanwezigen wel wat onwennig en huiverig stonden

vanwege de kolossale financiële investeringen, die dergelijke moderne diepvrieshektrillers vertegenwoordigen, kregen we als tweede gastspreker de heer Waanders die uitleg gaf over de film en over de evolutie in de visserij, de scheepsbouw en de vangstechniek door de eeuwen heen in de zeevisserij. Om het belang van de zeevisserij en zelfs van de toekomstmogelijkheden te typeren, deelde spreker mede dat er 9 ha. zee ter beschikking is per inwoner op onze aarde tegenover slechts 1/2 ha. aan land. Spreker bleef ook stil staan bij de moderne opsporings- en vangstapparatuur en bij de netsonde, waarbij men van op de brug de hoeveelheid vis kan nagaan, die het net inzwemt.

Als derde spreker kregen we de heer Zwollo, die het speciaal met zijn wereldervaring had over de aanpassing van het nettenmateriaal en de nettentechniek over de manier en de vorm van de visserij, namelijk bij de vleetvisserij, de trawlvisserij, de pelagische visserij, enz. In dit laatste geval wees de spreker op de bijzondere eisen gesteld aan het gebruikte nettenmateriaal vanwege de opvoering van het motorvermogen en de grootte der netten. De Appeldoornse Nettenfabriek heeft niet alleen deze evolutie gevolgd, maar zelfs vooruitgelopen, vooral in verband met de konstante netmazen om inkrimping van de maaswijdte te voorkomen evenals de sancties bij inspectie. Bijzondere aandacht werd in dit verband gevraagd voor het nieuwe Anza-produkt „Superbraid”, eerst op basis van nylon en later van synthetische vezel. Aan de orde kwamen onder meer, de eigenschappen maatvastheid, slijtweerstand, lagere weerstand en breeksterkte voor het trawinnetwerk en de extra eigenschappen ontwikkeld voor de purse-seine-visserij, namelijk kleurechtheid en zinksnelheid. Inderdaad heeft men ondervonden, dat de vis reageert op de kleur van het net en dat het er op aankomt de kleur niet alleen aan te passen opdat de vis zo laat mogelijk hierop zou reageren, maar eveneens opdat de kleur haar sterkte behoudt en niet uitwist.

Eveneens werd gewezen op de techniek van de voormazen, op de grote visserij soms met ma-

zen van 10 meter, geleidelijk verminderend tot één meter, waardoor de mondopening van het net gevoelig verhoogt en dus ook het rendement. Het eigenaardige hierbij is het feit, dat de vis niet door de grote mazen heenzwemt, maar, zowel door de beweging van het water veroorzaakt door deze mazen, als door het zicht op deze mazen, zich verwijderd naar het centrum van de mondopening van het net. De dikte van de voormazen is hier natuurlijk in functie van de grootte van deze mazen en van de trekkracht van de motor.

De konkurrentiële positie in de visserij hangt inderdaad af van de nettentechniek, vangstmethoden, opsporingsapparatuur, rationalisatie en beperkte bemanningsinzet voor eenzelfde rendement. B.V. IJmuiden-Stores en de Appeldoornse Nettenfabriek zijn hierin, wat de nettentechniek en de kwaliteit van de netten en gebruikte materialen betreft, werkelijk baanbrekend. Wij staan inderdaad verbaasd welke problemen hierbij komen kijken, welke studies en laboratoriumwerk hieraan voorafgaan en welke verdiensten men hier moet toemeten aan de Appeldoornse Nettenfabriek en aan de B.V. IJmuiden Stores. Voor S.C.A.P. en Hand in Hand Zeebrugge is het dan ook een grote voldoening deze instellingen in België te kunnen vertegenwoordigen en dergelijk kwaliteitsmateriaal aan zijn cliënteel te kunnen aanbieden.

VRAGENUURTJE:

Hierna kregen de aanwezige reders, schippers en belangstellenden alle gelegenheid om het aanwezige nettenmateriaal van dichtbij te bezichtigen en hieromtrent vragen te stellen. De Nederlandse deskundigen, de heren Nanninga, Waanders, Zwollo, Vandijck en Bosch hadden werkelijk de handen vol om aan het vele vragenstellen te voldoen. De aanwezige reders, schippers en belangstellenden keerden dan ook met de opgedane kennis die zij zeker in praktijk zullen wensen te brengen, tevreden naar huis en schip terug.

De aanwezigen hadden iets zeer nuttigs bijgeleerd.



De heer Nanninga van B.V. IJmuiden Stores tijdens zijn uiteenzetting. Voor hem enkele stalen van de diverse net- en touwwerken die door de voornoemde firma gefabriceerd worden.

Marktsituatie in de zeevisserij in mei 1983

● AANVOER STEEG MET 36 PROCENT ● DALING VAN GEMIDDELTE PRIJS REMT STIJGING AANVOERWAARDE TOT 10 PROCENT

Volgens de zopas vrij gegeven cijfers door de dienst voor de Zeevisserij te Oostende is de aanvoer van vis in mei gestegen met ruim 36 th. In totaal werd in de besproken maand 2.973 ton vis aangevoerd hetgeen een stijging betekent van 753 ton t.a.v. mei 1982. Omdat evenwel de gemiddelde prijs een dreun kreeg — met name werd een daling opgetekend van 18,6 fr. het kg — kon de aanvoerwaarde die tendens slechts gedeeltelijk volgen en bleef de stijging van de aanvoerwaarde beperkt tot 10 th. De totale aanvoerwaarde bedroeg niettemin nog altijd ruim 228 miljoen fr. Onderstaand een gedetailleerd verslag nopens de marktsituatie in mei jl. Tenzij anders vermeld wordt mei 1983 telkens vergeleken met mei 1982.

AANVOER

De totale visaanvoer door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens bedroeg 2.973 ton, wat een meeraanvoer van 796 ton (of 36,6%) betekent. Deze toename is voor 753 ton te danken aan betere vangsten van demersale vis, terwijl de schaal- en weekdieren slechts voor 40 ton meespeelden in die meeraanvoer.

De hoeveelheid aan wal gezette demersale vis groeide met 37,5 % tot 2.755 ton. Indien de tong buiten beschouwing wordt gelaten, dan steeg het demersale visaanbod van 1.444 ton tot 2.295 ton (+ 851 ton of + 59%). Die meeraanvoer kan grotendeels toegeschreven worden aan de sterk verhoogde aanvoer van kabeljauw (+ 233 ton of + 38%), schol (+ 92 ton of + 45%), zeeduivel (+ 92 ton of + 245%), wijting (+ 62 ton of + 66%), roggen (+ 50 ton of + 63%) en schelvis (+ 47 ton of + 180%). De hoge kabeljauwaanvoer (846 ton) is hoofdzakelijk het gevolg van de verdubbelde vangsten van gul (kleine kabeljauw gesorteerd in de klassen 4 en 5) die nagenoeg 75% van het totale aanbod omvatten.

De aanlandingen van de meeste demersale vissoorten stegen dus enorm. Doch belangrijke uitzondering was de tongaanvoer (460 ton), die een daling van nagenoeg 100 ton (of — 18%) kende. Vooral de aanlandingen van kleine tong, behorende tot de klassen 6 en 7 namen scherp af. Het aanbod per grootte-klasse bedroeg resp. 1: 101 ton (+ 8%); 2: 69 ton (— 30%); 3: 74 ton (— 15%); 4: 71 ton (+ 5%); 5: 57 ton (— 8%); 6: 61 ton (— 38%) en 7: 27 ton (— 45%). De vangsten van IJslandse vis bleven eveneens een dalende trend volgen.

Er werden 213 ton schaal- en weekdieren gemijnd, tegenover 173 ton in mei 1982 (+ 40 ton of + 23%). De vangsten van garnaal (39 ton) en Noorse kreeft (44 ton) namen aanzienlijk af resp. — 31% en — 9%. De aanvoer van Sint-Jacobsschelpen, wulken en inktvis bedroegen resp. 52 ton (+ 14 ton); 36 ton (+ 16 ton) en 33 ton (+ 27 ton).

De gecumuleerde totale aanvoer (januari-mei) daalde van 16.433 ton tot 14.983 ton (— 1.450 ton of — 9%). De aanlandingen van demersale vis, pelagische vis en schaal- en weekdieren bedroegen resp. 12.494 ton (+ 13%), 1.493 ton (— 68%) en 996 ton (+ 41%). Terwijl het aanbod van kabeljauw en wijting resp. klom tot 2.695 ton (+ 696 ton) en 1.331 ton (+ 323 ton), daalde de tong- en garnalaanvoer resp. tot 1.911 ton (— 191 ton) en 166 ton (— 39 ton).

AANVOERWAARDE

Tengevolge van de fel afgenomen gemiddelde prijs (— 19,5%) werd het effect van de totale aanvoertoeename (+ 36,6%) in ernstige mate afgezwakt zodat de totale aanvoerwaarde slechts met 10% steeg tot 228,6 miljoen BF.

Deze meeropbrengst was aan de demersale vissoorten te danken vooral aan de kabeljauw, de zeeduivel en de schol die resp. 36,7 miljoen BF (+ 7 miljoen BF of + 23%); 21,9 miljoen BF (+ 15,9 miljoen BF of + 266%) en 13,2 miljoen BF (+ 5,7 miljoen BF of + 75%) oprachtten.

Het gestegen kabeljauwaanbod (+ 38%) had een negatieve prijsrespons (— 11%), zodat beide factoren resulteerden in een stijging van de kabeljauwbesomming van 23%. Bij de zeeduivel en de schol werd het effect van de aanvoertoeename nog versterkt door een prijsstijging zodat de opbrengst in verhouding nog meer toenam. Daarnaast stegen de besommin-

gen van schelvis, wijting en roggen eveneens in aanzienlijke mate. Opmerkenwaardig voor de tong is dat een aanvoertoeename (— 18%) gepaard ging met een prijsvermindering (— 5%) zodat de totale tongbesomming met 26 miljoen BF afnam (of — 22%) tot 95 miljoen BF.

Het meeraanvoereffect (+ 23%) van de schaal- en weekdieren werd door een afname van de gemiddelde prijs (— 15%) grotendeels te niet gedaan zodat de opbrengst slechts met 4% verbeterde.

Daar de gemiddelde garnaalprijs nagenoeg konstant bleef, was de besommingsafname evenredig met de aanvoerdaling (— 31%).

In de eerste 5 maanden van het jaar steeg de aanvoerwaarde van 963 miljoen BF tot 1.041 miljoen BF (+ 8,1%). Bij rangschikking naar aanvoerwaarde staat tong nog op de eerste plaats met 423 miljoen BF (— 9%), gevolgd door kabeljauw 132 miljoen BF (+ 37%), schol 90 miljoen BF (+ 34%) en zeeduivel 72 miljoen BF (+ 81%).

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs (G.P.) daalde van 95,5 BF/kg in mei 1982 tot 76,9 BF/kg in mei 1983, wat overeenstemt met een fikse prijsafname van 18,6 BF/kg of — 19,5%. Deze inzinking van de gemiddelde prijs is hoofdzakelijk (voor ± 85%) toe te schrijven aan het teruggelopen aandeel zeer dure vis, vnl. tong in het totale aanvoerpakket. Het tongaandeel bedroeg 15% in mei 1983, tegenover 25% in mei 1982. De rest van de G.P.-afname wordt vooral verklaard door een daling van de tongprijs (— 5%) en de prijsafname van de schaal- en weekdieren (— 15%).

De gemiddelde prijs van de demersale vis zonder tong, steeg lichtjes van 49,3 BF/kg tot 51,1 BF/kg. De tongprijs kende een daling van 5%, de prijs nam af van 216,4 BF/kg tot 205,8 BF/kg, zodat de G.P. demersale vis afnam van 95,9 BF/kg tot 76,9 BF/kg. Van de grote prijsstijging tussen de verschillende tongsorteringen die mei 1982 kenmerkte (106,9 BF/kg - 304,4 BF/kg) is dit jaar weinig te merken (159,4 - 249,7 BF/kg). Terwijl de tongsorteringen 2-3-4 af te rekenen hadden met felle prijsdepressies, kenden we interessante prijsstijgingen voor de kleine tongklasse 6-7. Het verloop van de gemiddelde prijs van de tong per grootte-klasse is als volgt: 1: 241,9 BF/kg (+ 0,4%); 2: 249,7 BF/kg (— 18%); 3: 200,7 BF/kg (— 30%); 4: 190,9 BF/kg (— 20%); 5: 176,2 BF/kg (+ 6%); 6: 168,3 BF/kg (+ 36%); 7: 159,4 BF/kg (+ 49%). De G.P. van de meeste demersale species evolueerde in dalende zin, toch noteerden we voor de schol, ondanks het flinke meeraanbod (+ 45%), een flinke toename van de G.P. van 36,6 BF/kg tot 44,2 BF/kg (+ 21%). De G.P. van de grote schol 1-2 was aan een daling toe terwijl de kleinste schol 3 en 4 behoorlijk beter prijzen boekten, zodat de G.P. schol 1-2-3 nagenoeg gelijk waren. De G.P. schol per grootte-klasse 1-2-3-4 bedroegen resp. in BF/kg 48,2 (10%); 47,5 (+ 1%); 49,0 (+ 23%) en 35,2 (+ 28%).

De kabeljauw werd 11% goedkoper, de G.P. verminderde van 48,5 BF/kg tot 43,4 BF/kg. Deze daling is de resultante van een prijsdaling van de gul, kleine goedkopere kabeljauw gesorteerd onder de klassen 4 en 5, waarvan de vangsten bovendien verdubbeld waren en een lichte prijsstijging voor de grotere kabeljauw. Men noteerde G.P. kabeljauw per grootte-klasse 1-2-3-4-5 in BF/kg van 76,8 (+ 5%); 73,4 (+ 8%); 58,1 (+ 7%); 46,8 (— 4%) en 33,4 (— 14%).

Ondanks de aanvoerdaling bleef de G.P. garnaal onveranderd (126 BF/kg). De G.P. van de Noorse kreeftjes daarentegen verbeterde aanzienlijk. (163 BF/kg; + 17%). Wat de eerste 5 maanden van het jaar betreft mogen we stellen dat de G.P. tong (221 BF/kg) kabeljauw (49 BF/kg), schelvis (36 BF/kg) en garnaal (122 BF/kg) nagenoeg constant bleef in vergelijking met de overeenstemmende periode van 1982, terwijl voor de schol (37,6 BF/kg) en de haring (15 BF/kg) belangrijke prijsstijgingen werden genoteerd. (resp. + 32% en + 46%).

OPGEHOUDEN VIS

In mei 1983 werden 126 ton visserijproducten (of 4,2% van de aanvoer) uit de markt genomen; dit is 90 ton meer dan in mei 1982, met een doordraai van 1,7% van de aanvoer.

(Zie verder volgende bladzijde)

Ondanks de zeer hoge aanvoer vond de schol een goede afzet. De opvang liep terug van 13 ton tot 6 ton, zodat slechts 2% van het totale aanbod ter interventie werd aangeboden. De doordraai van wijting, kabeljauw en schelvis beliep resp. 10 ton, 11 ton en 14 ton.

Doch de belangrijke interventietoename is te wijten aan de andere demersale soorten (84 ton), vooral de haaiachtigen: zeehaai en hondshaai met een resp. uit de marktname van 42 ton en 17 ton hetzij 33% en 25% van de aanvoer. In mei 1982 werden amper 6 ton haaiachtigen ter destructie afgevoerd. Deze belangrijke doordraaitoename is 't gevolg van het invoeren van een EEG-minimumprijs voor deze soorten.

Cumulatief gezien (januari 1983 tot en met mei 1983) is er dit jaar heel wat minder opgehouden dan verleden jaar (341 ton i.p.v. 904 ton). Uitgedrukt in procent van de aanvoer betekent dit resp. 2,3% en 5,5%. Vooral de interventie van schol, wijting, kabeljauw en schelvis liggen aanzienlijk lager resp. 60 ton (— 341 ton); 9— ton (— 145 ton); 18 ton (— 77 ton) en 34 ton (— 21 ton).

VREEMDE HAVENS

Volgens de ons beschikbare gegevens werden in mei 1983 geen vangsten door Belgische vissersschepen in vreemde havens verkocht.

VISSERIJRESULTATEN

— Gedurende de maand mei verkochten 193 Belgische vissersvaartuigen (— 1) hun vangsten gerealiseerd in 3.733 zeedagen (+ 9%) en 1.009 reizen (+ 1) in eigen havens. Het gewogen gemiddeld motorvermogen als bijkomende parameter van de visserijintensiteit nam toe van 462 pk tot 495 pk (+ 7%). Ondanks 't feit dat de gemiddelde aanvoer per zeedag met 25% toenam tot 796 kg, bleef de gemiddelde besomming per zeedag op hetzelfde niveau **61.200 BF**.

— De **boomkorvisserij** werd heel wat intenser beoefend. De 133 boomkorvaartuigen, met een gewogen gemiddeld motorvermogen dat 5% zwaarder was dan vorig jaar (570 pk), realiseerden in 684 reizen (+ 25%) en 2.482 zeedagen (+ 18%) een vangst van 1.708 ton, 500 ton meer dan in mei 1982 (+ 41%). Daar nu de gemiddelde waarde van de vangst teruggelopen was van 124 BF/kg tot 98 BF/kg (— 21%), tengevolge van de gedaalde tongprijzen gepaard met geringere tongvangsten die terugliepen van 45% tot 25% van de totale vangst, steeg de besomming slechts met 12% tot 167,8 miljoen BF. Niettegenstaande de aanvoer per zeedag met 20% steeg tot 688 kg, zakte de aanvoerwaarde per zeedag gevoelig (met — 3.600 BF of — 5%) tot **67.600 BF**.

— De 49 **bordenvissers** (+ 7%) waren gedurende 771 dagen (+ 8%) actief op zee in 87 reizen (— 19%) zodat de gemiddelde reisduur toenam van 6,7 zeedagen tot 8,9 zeedagen. De aanvoer groeide met 36% tot 775 ton, de besomming verbeterde slechts met 10% tot 39,3 miljoen BF. De gemiddelde resultaten per zeedag evolueerden in positieve zin, de aanvoer steeg met ruim 1/4e tot 1.004 kg, terwijl de aanvoerwaarde nauwelijks met 2% verhoogde tot **51.000 BF/ZD**.

— **Achttien vaartuigen** (+ 29%) met een gewogen gemiddeld motorvermogen en brutotonnage van resp. 371 pk en 103 BT beoefenden de jacht op gul in **span**. In 264 zeedagen (+ 7%) verwezenlijkte men een vangst van 447 ton (+ 35%) ter waarde van 16,5 miljoen BF. Per zeedag betekent dit een opbrengst van nagenoeg 1.700 kg (+ 25%) en **62.500 BF** (+ 9%).

— De maand mei werd gekenmerkt door een afgenomen interesse in de **garnaalvisserij**. Slechts 23 vaartuigen (— 8 of — 26%) met een gemiddelde van 173 pk visten gedurende 216 dagen (— 110 dagen of — 34%) op garnaal. De aanvoer en aanvoerwaarde daalden evenredig met de visserijspanning (— 32%) tot resp. 44 ton en 5,1 miljoen BF, zodanig dat de vangsten en opbrengsten per zeedag nagenoeg constant bleven en resp. 204 kg (+ 2%) en **23.500 BF** (+ 2%) bedroegen.

— De gemiddelde gasolieprijs in de maand mei 1983 bedroeg 11,67 BF/l t.o.v. 12,54 BF/l in mei 1982, dit betekent een daling van 7%.

SAMENVATTING van de maand mei 1983 (vergeleken met mei 1982)

1) De **totale aanvoer** door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens bedroeg 2.973 ton, wat een meeraanvoer van 796 ton (of 36,6%) betekent. Deze toename is voor 753 ton te danken aan betere vangsten van demersale vis (kabeljauw + 233 ton, schol + 92 ton en zeeduivel + 92 ton). Terwijl de aanlandingen van de meeste demersale vissoorten enorm stegen, verminderden de aanlandingen van de dure platvis tong met 100 ton tot 460 ton (— 18%). De garnaalvangst liep met een derde terug. De gecumuleerde totale aanvoer van de eerste 5 maanden daalde met 9% tot 14.963 ton.

2) De **totale aanvoerwaarde** in Belgische havens steeg ondanks de felle aanvoertoename slechts met 10% tot 228,6 miljoen BF. Het effect van de verminderde tongaanvoer werd nog versterkt door een geringere gemiddelde prijs, zodat de tongbesomming met 26 miljoen BF kromp tot 95 miljoen BF (— 22%). Bij rangschikking naar aanvoerwaarde be-

houdt tong de eerste plaats gevolgd door kabeljauw 36,7 miljoen BF, zeeduivel 21,9 miljoen BF en schol 13,2 miljoen BF.

Cumulatief voor de eerste 5 maanden krijgen we de volgende reeks: tong 423 miljoen BF (— 9%), kabeljauw 132 miljoen BF (+ 37%), schol 90 miljoen BF (+ 34%) en zeeduivel 72 miljoen BF (+ 81%).

3) De gemiddelde **visprijs** daalde van 95,5 BF/kg in mei 1982 tot 76,9 BF/kg in mei 1983 (— 19,5%). Deze prijszinking is vooral toe te schrijven aan het teruggelopen tongaandeel in het totale aanvoerpakket. Daarenboven kende de tongprijs een daling van 5% tot 205,8 BF/kg. De meest demersale soorten waren aan een prijsdaling toe. Belangrijke uitzondering hierop was de schol die ondanks het flinke meeraanbod 21% duurder werd verkocht (44,2 BF/kg.). De kabeljauw werd goedkoper (43,4 BF/kg, of — 11%). De garnaalprijs bleef onveranderd.

4) Ongeveer 126 ton visserijproducten (of 4,2% van de aanvoer) bereikten de bodemprijs niet, zodat er 90 ton meer **vis** werd **opgehouden**. De belangrijke interventietoename is vooral te wijten aan de haaiachtigen (59 ton tegenover 6 ton in mei 1982): zeehaai en hondshaai met een resp. uit de marktname van 42 ton en 17 ton hetzij 33% en 25% van de aanvoer. Deze doordraaitoename is 't gevolg van het invoeren van een EEG-minimumprijs voor deze soorten.

5) De gemiddelde **visserijresultaten** van de 193 Belgische vissersvaartuigen, die 3.733 dagen (+ 9%) op zee werkten, werden getypeerd door een flinke vangsttoename per zeedag (+ 25%) en een stagnerende besomming per zeedag (61.200 BF).

De toegenomen visserijspanning gepresteerd in de boomkorvisserij resulteerde in een meeraanvoer van 500 ton of + 41%. Doch een gevoelige afname van de gemiddelde prijs van de vangst en een flinke toename van de zeedagen zorgden voor een afname van de besomming per zeedag met 5% tot 67.600 BF. De borden- en garnaalvissers haalden een lichte toename in de besomming per zeedag + 2%, die opbrengst bedroeg resp. 51.000 BF/ZD en 23.500 BF/ZD. De spanvissers op gul verbeterden hun aanvoerwaarde per zeedag met 9% tot 62.500 BF.

6) De gemiddelde gasolieprijs daalde van 12,54 BF/l tot 11,67 BF/l (— 7%).

(Zie verder volgende bladzijde)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 — 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Ø 32.11.01

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1981 - 1983 ⁽¹⁾ (aanvoer in mei 1983)

SOORTEN	1981			1982			1983 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	—	—	—	9.343	386.740	41,39	41.008	1.627.139	39,68
andere schelvis	66.633	1.692.754	25,40	16.738	699.600	41,80	32.117	832.334	25,92
Kabeljauw — verre viss.	—	—	—	15.996	716.080	44,77	11.722	723.560	61,73
andere kabeljauw	778.522	20.670.418	26,55	596.668	28.982.500	48,57	834.164	35.965.800	43,12
Koolvis	728	27.080	37,20	13.089	477.700	36,50	10.513	346.360	32,95
Wijting	106.332	2.575.991	24,32	94.113	3.686.829	39,17	156.229	5.224.348	33,44
Schol	184.945	5.729.419	30,98	205.503	7.524.882	36,62	297.993	13.168.558	44,19
Roggen	66.185	3.725.481	56,29	79.894	4.663.741	58,37	130.489	6.935.015	53,15
Noorse schelvis	—	—	—	6.932	323.160	46,62	4.430	242.360	54,71
Andere	277.937	13.375.074	48,12	405.778	23.672.489	58,34	776.655	52.257.287	67,29
TOTAAL	1.481.282	47.796.217	32,27	1.444.054	71.133.721	49,26	2.295.320	117.322.761	51,11
b. Tong	500.131	124.867.805	249,67	558.136	120.813.983	216,46	460.075	94.670.962	205,77
TOT. DEMERSALE VIS	1.981.413	172.664.022	87,14	2.002.190	191.947.704	95,87	2.755.395	211.993.723	76,94
2. PELAGISCHE VIS									
Haring							15	1.170	78,00
Sprot							13	240	18,46
Overige							5.046	85.492	16,94
TOT. PELAG. VIS	2.257	22.910	10,15	1.914	18.880	9,86	5.074	86.902	17,13
3. SCHAALWEEKDIEREN									
Garnaal	51.661	5.631.108	109,—	56.749	7.137.472	125,77	39.159	4.917.418	125,58
Noorse kreeft	51.926	6.378.745	122,84	48.593	6.792.971	139,79	44.052	7.185.722	163,12
Overige	64.490	1.896.770	29,41	67.816	1.968.342	29,02	129.636	4.445.503	34,29
TOT. SCHAALWEEKD.	168.077	13.906.623	82,74	173.158	15.898.785	91,82	212.847	16.548.643	77,75
ALGEMEENTOTAAL	2.151.747	186.593.555	86,72	2.177.262	207.865.369	95,47	2.973.316	228.629.268	76,89

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1981 - 1983 ⁽¹⁾ (januari t/m mei 1983)

SOORTEN	1981			1982			1983 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	157.304	4.757.244	30,24	233.540	8.341.015	35,72	159.223	6.275.908	39,42
andere schelvis	234.131	5.656.507	24,16	181.662	6.762.650	37,23	199.010	6.654.768	33,44
Kabeljauw — verre viss.	121.240	3.376.315	27,85	151.051	6.150.056	40,72	60.251	3.009.581	49,95
andere kabeljauw	3.134.431	98.083.947	31,29	1.848.153	90.455.959	48,94	2.635.164	129.042.796	48,97
Koolvis	190.464	4.698.868	24,67	100.451	3.299.384	32,85	36.765	1.283.082	34,90
Wijting	1.277.756	24.712.419	19,34	1.007.561	28.726.274	28,51	1.330.746	40.402.884	30,36
Schol	2.240.192	53.422.939	23,85	2.364.727	67.290.152	28,46	2.395.245	90.125.374	37,63
Roggen	534.608	25.786.077	48,23	538.548	25.972.582	48,23	587.533	31.562.186	53,72
Noorse schelvis	343.148	13.943.590	40,63	97.078	5.425.400	55,89	94.454	5.000.900	52,95
Andere	2.231.218	117.768.047	52,78	2.423.938	156.686.672	64,64	3.004.374	220.875.011	71,61
TOTAAL	10.464.492	352.205.953	33,66	8.946.709	399.110.144	44,61	10.582.765	534.232.490	50,48
b. Tong	1.874.502	444.095.611	236,91	2.101.618	465.262.287	221,38	1.910.995	422.897.225	221,30
TOT. DEMERSALE VIS	12.338.994	796.301.564	64,54	11.048.327	864.372.431	78,24	12.493.760	957.129.715	76,61
2. PELAGISCHE VIS									
Haring							1.451.190	21.866.134	15,07
Sprot							713	3.100	4,35
Overige							41.441	580.888	14,02
TOT. PELAG. VIS	3.736.662	34.417.851	9,21	4.676.847	48.228.322	10,31	1.493.344	22.450.122	15,03
3. SCHAALWEEKDIEREN									
Garnaal	155.436	16.518.383	106,27	205.227	25.108.018	122,34	166.062	20.247.052	121,92
Noorse kreeft	80.534	12.551.312	155,85	74.348	12.116.236	162,97	84.930	15.091.242	177,69
Overige	437.159	11.715.214	26,80	428.630	13.359.596	31,17	745.394	26.064.820	34,97
TOT. SCHAALWEEKD.	673.129	40.784.909	60,59	708.205	50.583.850	71,43	996.386	61.403.114	61,63
ALGEMEENTOTAAL	16.748.785	871.504.324	52,03	16.433.379	963.184.603	58,61	14.983.490	1.040.982.951	69,48

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoekraad voor de Zeevaart werden een viertal zaken behandeld maar daaronder geen nieuwe gevallen. Het gold voortzettingen en twee adviezen, alsmede een vordering.

Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich in de havengeul van Zeebrugge voordeed tussen de treiler B.601 en de baggerboot „Vlaanderen V”. Deze zaak hebben wij reeds vroeger behandeld maar omdat de Raad in een andere samenstelling zetelt moet die hernomen worden. Twee getuigen werden gehoord, met name Janssens Pierre van de sleepboot Brugge en De Volder André van de voornoemde baggerboot. Getuige Janssens bevestigt dat de treiler zich tijdens het binnenvaren méér naar het midden van de havengeul bevond maar dat de navigatielichten brandden.

Getuige De Volder, van de baggerboot dus, weet te vertellen dat zijn vaartuig zich wel degelijk aan de oostkant van de vaargeul bevond, de voorgeschreven koers dus, bij het uitvaren terwijl de treiler zich in het midden van de vaargeul bevond. Niettegenstaande aandachtseinen, werd geen koerswijziging doorgevoerd op de B.601. Op het vissersvaartuig werd alleen het toplicht waargenomen en had het vaartuig wel een tamelijk flinke snelheid. Dat was te zien aan het boegwater, zegt getuige.

ONGEVAL AAN BOORD VAN DE Z.99 „TERRA NOVA”

Een tweede zaak betrof het ongeval, dat zich voordeed aan boord van de Z.99 „Terra Nova” in maart van vorig jaar. Schipper Demeester Henri kreeg tijdens werken aan boord het steennet op zich en werd tamelijk ernstig gekwetst. Uit de onderhoren is gebleken, dat het hier om een te vermijden ongeval gaat want men maakte er een gewoonte van buiten gebruik gestelde „shackles” aan te wenden om haken te maken. De „shackles” werden gewoon doorgebrand. Het is nadat zo'n gelegenheidshaak het begaf dat het steennet naar beneden donderde. Twee getuigen worden terzake gehoord, met name de matrozen Neyts Urbain en Verpoorter Rik. Eerstvernoemde weet te vertellen, dat het aan boord van de Z.99 gebruikelijk was dat dergelijke procedures worden gehanteerd maar geeft dan wel toe, dat dit niet geschikt is om zo'n zware gewichten te torsen. Wel waren er verscheidene aan boord van de „Terra Nova”. Vervolgens wordt getuige Verpoorter gehoord en die weet te vertellen dat die gelegenheidshaken werden vervaardigd in opdracht van de schipper. Het is duidelijk dat die haken, die in smeedijzer zijn vervaardigd, niet zo'n weerstand hebben als de normaal te gebruiken haken.

TWEE ADVIEZEN

Vervolgens sprak rijkskommissaris Carly twee adviezen uit. Een eerste geval betrof de aanvaring die zich op 13 augustus van vorig jaar voordeed tussen de Oostendse treiler O.303 „Girl Linda” en de tanker „Valiant Porpoise”. Door die aanvaring liep de treiler, die vissend was, zeer zware averij op. In zijn advies is rijkskommissaris Carly van oordeel dat noch tegen de schipper noch tegen de bemanning enige beroepsfout kan weerhouden worden, zodat iedereen buiten zaak wordt gesteld. Wel trekt hij een lering uit de gebeurtenis, met name dat de schippers zich zeer stipt dienen te houden aan het Internationaal Aanvarings Reglement (I.A.R.) en dat in de bewuste gebieden een zeer goede uitkijk dient gehandhaafd te worden.

★ ★ ★

Een tweede advies werd uitgesproken inzake het ongeval dat zich voordeed aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen”. Tijdens de haringvisserij kreeg matroos Verleene Marnix, zoon van de schipper-reder een draainagel in het gelaat en liep tamelijk erge kneuzingen op. Uit de onderhoren bleek, dat het om een uitzonderlijk zwaar geladen net ging maar toch moesten de feiten toegeschreven worden aan de slechte staat van de draainagel die kennelijk tekenen van metaalmoeheid moet vertoond hebben. In zijn advies stelt rijkskommissaris Carly, dat er weliswaar geen beroepsfouten werden begaan door de schipper noch de bemanning maar dat het toch noodzakelijk is groter aandacht te besteden aan de toestand waarin de gebruikte materialen zich bevinden. Een regelmatige en nauwkeurige controle kan dergelijke ongevallen voorkomen, aldus rijkskommissaris Carly.

VORDERING

Tenslotte werd ook nog een vordering uitgesproken tegen schipper Jungbluth van de O.118. Voornoemde schipper beging een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel maar, niettegenstaande hij tot drie keer werd gedagvaard, kwam hij niet opdagen. De Raad beslist dan ook de zaak bij verstek te behandelen en in zijn vordering vraagt rijkskommissaris Carly een schorsing van drie dagen.

WEGENS BEDROG VEROORDEELD

De heer Maurice Vergaerde, fiscaal raadgever, boekhouder van veel reders en gewezen reder van de Z.198, N.40 en N.41 werd op 19 mei door de correctionele rechtbank van Brugge tot 8 maanden effectieve gevangenisstraf veroordeeld en ter zitting aangehouden.

UW STEUN IN DROEVIGÉ DAGEN

Begravenissen - Crematies en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 40

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opsplepingen en marktverliezen.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.**
Door Gaston en Roland Desnerck.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.**
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
3. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.**
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
4. **Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.**
5. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.**
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
6. **Moderne Autosnelwegenkaart van België.**
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
7. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
8. **„Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
9. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
10. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
11. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een behoorlijk gespreide, zij het niet erg ruime aanvoer. Op elke verkoopdag één platvisvangst die, dank zij de Nederlandse belangstelling, goede prijzen kreeg. Alleen de grote platen daalden in prijs en vielen terug van 46 naar 35 fr. het kg. De kleinere soorten kregen meer belangstelling en noteerden tussen 35 fr. voor platjes en 47 fr. voor derde slag. Het zijn trouwens alleen de Nederlanders die grote partijen ineens kopen, onze handel kan daar blijkbaar geen weg mee, spijtig genoeg. Uiteindelijk zal het voor de reder wel gelijk zijn wie de prijs betaald.

Tamelijk onverwacht een klein IJslands vangstje. De O.317 kwam met zowat 130 bennen verplicht naar huis. De prijs voor die vis was zeker niet slecht, er werd ruim 300.000 fr. mee besomd.

Tong is niet erg veel aangevoerd geworden. De prijzen lagen op ongeveer hetzelfde peil als verleden week met driekwartsortering als duurste en slips als minst dure soort.

We hebben ook weer ons getal spanvissers gekregen. De vangsten waren niet denderend wat hoeveelheid betreft, de kwaliteit was goed te noemen. Ook de prijs viel mee, rekening houdend dat het nu toch al wat warmer geworden is (ook al is van zomer nog geen spraak). Het zijn eigenlijk de kleinste soorten die in verhouding de beste prijzen krijgen. Gulsortering 5 kreeg tussen 1700 en 1800 fr., de sortering 4 noteerde rond de 2000 à 2200 fr. en de andere soorten werden verkocht tussen 2200 en 2800 fr. Shelfcodgul was nog wel iets duurder en voor kabeljauw noteerden we tussen 50 en 65 fr. het kg.

Enkele schepen kwamen terug van de West en hadden daar heel wat gul gevangen. Deze schepen maakten daar vrij goede resultaten mee ook al lag de gulprijs hier niet veel hoger dan bij de spanvissers (vooral niet bij de kleine sorteringen). Voor wijting noteerde men op maandag tot 86 fr. het kg., dinsdag en woensdag was de prijs wel iets bescheidener al werd ook toen voor wijting nog een meer dan middelmatige prijs betaald. Kleine sortering schommelde rond de 40 à 45 fr. Haai was zeer schaars en kreeg dan ook tot 80 fr., mooie rode knorhaan haalde tot 125 fr. en voor rog werd tussen 70 en 120 fr. het kg betaald.

Vrij gunstige prijzen dus nog steeds al gaan we stilaan naar de zomer en al blijft de aanvoer vrij eenzijdig.

De kustvisserij schakelt stilaan over naar de garnaal al blijft de aanvoer nog erg schaars. De prijs blijft dan ook schommelen rond de 150 fr. Er wordt echter ook nog steeds voldoende tong gevangen om tot renderende resultaten te komen, bij die tong dan wat schar en schol.

VRIJDAG 10 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD O.83	16	340	—	920.375

MAANDAG 13 JUNI 1983

IJSLAND O.317	14	130	—	375.521
KANAAL O.51	16	270	1.500	1.486.399
NOORD O.33	15	450	—	1.055.073

WEST O.206	14	270	—	705.436
O.118	14	250	—	634.208
O.35	14	220	—	576.077
NOORDZEE O.141/369	13	570	—	1.253.683
O.26/306	13	730	—	1.295.608
KRP N.723	12	80	2.400	465.430
Z.563	10	60	3.000	508.707

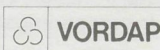
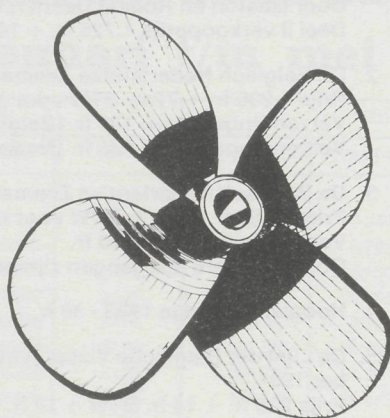
DINSDAG 14 JUNI 1983

NOORDZEE Z.483	12	300	600	838.706
WEST O.134	12	200	—	540.926
N.45	10	250	—	571.662

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m Ø.
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzeremistaal

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

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

NOORDZEE N.41/706	10	290	—	583.118
----------------------	----	-----	---	---------

WOENSDAG 15 JUNI 1983

NOORDZEE N.752/O.243	10	560	—	1.156.588
NOORD Z.583	12	180	300	451.311
KANAAL O.518	16	70	4.000	1.109.532

Verwachtingen

VRIJDAG 17 JUNI

NOORDZEE: O.114/O.274 (300 m.) O.135/O.275 (600 M.)				
NOORDZEE en IJSLAND: O.129 (150 kab. -40 schelvis en totten, 60 rode zeebaars, 25 varia)				

MAANDAG 20 JUNI

NOORDZEE: O.127/O.303 - O.309/N.719				
KANAAL: Z.19 - Z.39 - O.705				
KREEFTENPUT: O.123				
WEST: O.229 - N.40				

DINSDAG 21 JUNI

NOORDZEE: O.232/O.285 - N.708/N.709				
WEST: Z.502 - N.597 - N.3				

WOENSDAG 22 JUNI

NOORDZEE: O.128/O.279				
-----------------------	--	--	--	--

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 9 JUNI 1983

Z.558	KRP	—	80	10	256.815
Z.525	W	800	50	11	456.570
					713.385

VRIJDAG 10 JUNI 1983

Z.402	KRP	—	100	10	458.125
Z.321	KRP	—	75	10	488.370
Z.533	W	500	110	9	410.685
Z.55	W	600	30	7	249.358
					1.606.538

MAANDAG 13 JUNI 1983

Z.474	K	600	30	5	133.610
Z.27	W	2.000	320	13	1.192.696
Z.162	W	1.400	240	12	1.285.974
Z.506	—	150	150	7	447.300
Z.98	—	1.000	300	15	1.342.921
Z.60	—	1.500	200	14	1.779.620
B.5	—	1.200	200	15	850.970
Z.44	KN	800	200	14	1.020.875
Z.189	—	100	250	14	805.940
Z.424	—	100	180	14	613.500
Z.507	—	800	50	13	572.530
Z.582	—	—	90	9	419.695
					10.465.631

DINSDAG 14 JUNI 1983

Z.584	W	1.000	90	16	600.472
Z.578	K	300	15	5	118.450
O.315	W	800	200	16	990.873
O.313	N	100	400	14	1.096.750
Z.186	N	—	500	15	1.485.940
Z.181	KRP	—	150	10	448.515
					4.741.000

WOENSDAG 15 JUNI 1983

Z.296	W	2.000	180	—	922.640
Z.196	W	1.200	200	—	1.214.756
Z.89	N	—	500	—	1.355.618
Z.176	N	—	230	—	701.970
Z.559	KRP	—	210	—	647.326
					4.842.310

NIEUWPOORT

VRIJDAG 10 JUNI 1983

VIS					
N.22		714 kg.			77.791 fr.
N.575		431 kg.			51.155 fr.
N.551		224 kg.			45.688 fr.
N.720		625 kg.			72.573 fr.
N.710		124 kg.			23.886 fr.
N.700		214 kg.			44.449 fr.
N.788		66 kg.			14.020 fr.
N.88		236 kg.			40.819 fr.
N.590		126 kg.			24.729 fr.
N.211		258 kg.			48.100 fr.
N.349		208 kg.			38.833 fr.

GARNAAL

N.782		135 kg.			22.680 fr.
-------	--	---------	--	--	------------

MAANDAG 13 JUNI 1983

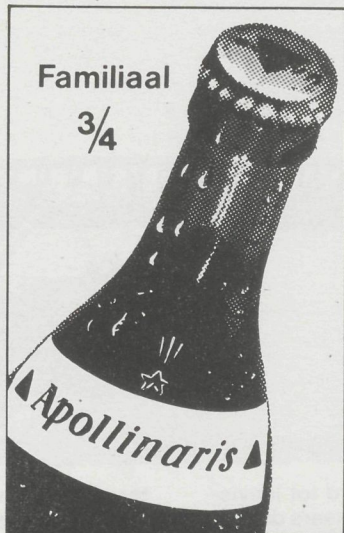
N.346		5.026 kg.			225.812 fr.
N.738		4.475 kg.			205.059 fr.
N.736		3.286 kg.			196.988 fr.
N.575		263 kg.			32.528 fr.
N.720		504 kg.			60.952 fr.
N.710		159 kg.			28.909 fr.
N.700		127 kg.			25.582 fr.
N.788		165 kg.			29.537 fr.
N.88		92 kg.			16.871 fr.
N.590		97 kg.			19.661 fr.
N.340		89 kg.			16.401 fr.
N.22		337 kg.			65.636 fr.

Na een periode van geringe Westvisaansvoer losten uiteindelijk drie vaartuigen van de West hun vangst op de maandagmarkt. Zodoende werd er varia en Westvis in voldoende mate aangevoerd om iedere handelaar de mogelijkheid te bieden zich genoegzaam te bevoorraden. Grote tarbot haalde 300 à 310 fr./kg, middenslag tarbot 260 à 290 fr./kg, varia 160 à 180 fr./kg en griet 180 à 240 fr./kg. Staartvis bekwam 230 à 324 fr./kg, zonnevis 294 à 306 fr./kg, tong-schar 90 à 146 fr./kg, rode soldaten 80 à 90 fr./kg en roodbaard 75 à 85 fr./kg. De grote pladijs werd tegen 65 à 75 fr./kg opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3250 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1750 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw veilde men tegen 3300 à 4300 fr. de ben en gul tegen 2600 à 3050 fr. de ben. Opnieuw werd voor wijting een dure prijsnotering opgetekend. Grote pladijs kreeg 3800 à 4100 fr. de ben en kleine wijting 2100 à 2400 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4500 à 4600 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3600 à 3800 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3600 à 3700 fr. de ben. Zeehond kreeg 2100 à 2500 fr. de ben, doorn- of speurhaai 3000 à 3300 fr. de ben en zeehaai 1100 à 1750 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2300 à 2400 fr. de ben opgetekend, voor kleine zandschar 1700 à 1750 fr. de ben en voor knorhaan 1800 à 2200 fr. de ben. Er kon vastgesteld worden dat de vangsten der tongvissers gevoelig verminderd waren. Tong nr. 1 haalde 248 à 256 fr./kg en tong nr. 2 264 à 270 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 270 à 278 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 205 à 215 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen de prijs van 190 à 210 fr./kg gemijnd en kleine tong tegen 172 à 184 fr./kg. Op de maandagmarkt was er een goede interesse van de handelaars te bespeuren, gekenmerkt door een lonende prijsnotering van alle soorten.

WOENSDAG 15 JUNI 1983

VIS					
N.720		385 kg.			46.618 fr.
N.710		195 kg.			36.286 fr.
N.700		59 kg.			13.443 fr.
N.172		3.508 kg.			193.332 fr.
N.88		71 kg.			12.481 fr.
N.590		136 kg.			20.457 fr.
N.211		169 kg.			38.286 fr.
N.22		298 kg.			41.850 fr.
N.575		541 kg.			56.127 fr.

Opnieuw werd op de woensdagmarkt weinig Westvis aangevoerd. De prijsnotering voor deze soort geboekt mocht dan ook heel lonend genoemd worden. Kabeljauw werd tegen 4250 à 4750 fr. de ben geveild en gul tegen 4200 à 4500 fr. de ben. Wijting kende eveneens een goede marktprijs, grote wijting haalde 4200 à 4500 fr. de ben en kleine wijting 2700 à 2800 fr. de ben. Moerrog bekwam 4700 à 4800 fr. de ben, tilten 3950 à 4250 fr. de ben en scherpstaarten 3750 à 4000 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 3000 à 3200 fr. de ben geboekt, zeehond tegen 2000 à 2250 fr. de ben en zeehaai tegen 1300 à 1750 fr. de ben. Voor de Kustvisserij werd het geen denderende aanvoer zodat de besommingen verder langs de lage kant gelegen waren. Tong nr. 1 kreeg 254 à 264 fr./kg en tong nr. 2 274 à 280 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 284 à 290 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 255 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 230 à 235 fr./kg aan en kleine tong tegen 198 à 205 fr./kg. Voor grote tarbot werd 305 à 315 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 280 à 300 fr./kg, voor varia 180 à 200 fr./kg en voor griet 180 à 250 fr./kg. Varia werd eveneens tegen een goede prijsnotering aan de man gebracht, zo bekwam staartvis 295 à 300 fr./kg, tongschar 90 à 160 fr./kg, rode soldaten 95 à 100 fr./kg en roodbaard 80 à 90 fr./kg. Voor grote pladijs werd 70 à 80 fr./kg opgetekend, voor drieling- of middenslagpladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2400 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2400 à 2500 fr. de ben, kleine zandschar 2200 à 2300 fr. de ben en knorhaan 2200 à 2500 fr. de ben.



Familiaal
3/4

Apollinaris

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

GETIJDEN TE OOSTENDE

JUNI

EK	17 vrijdag	0557	467	0013	035
		1818	443	1229	089
	18 zaterdag	0704	454	0118	043
		1927	431	1337	102
	19 zondag	0816	447	0225	053
		2038	429	1449	107
	20 maandag	0926	446	0333	059
		2144	434	1557	103
	21 dinsdag	1026	449	0436	061
		2243	442	1658	092
	22 woensdag	1118	452	0529	061
		2333	451	1750	080
	23 donderdag	—	—	0614	064
		1201	455	1836	071
	24 vrijdag	0016	460	0654	070
		1238	460	1918	064
VM	25 zaterdag	0056	469	0730	077
		1314	468	1958	060
	26 zondag	0135	477	0806	082
		1350	476	2038	056
	27 maandag	0215	481	0843	084
		1429	479	2116	052
	28 dinsdag	0255	479	0919	083
		1507	476	2155	049
	29 woensdag	0335	470	0959	082
		1545	465	2234	050
	30 donderdag	0414	456	1038	085
		1622	449	2313	057

JULI

		(1)	(2)	(3)	(4)
	1 vrijdag	0453	443	1119	093
		1701	434	2352	071
	2 zaterdag	0533	432	—	—
		1741	422	1202	108
LK	3 zondag	0620	426	0034	090
		1829	414	1250	125
	4 maandag	0713	423	0126	107
		1927	412	1347	138
	5 dinsdag	0815	425	0223	117
		2033	417	1449	141
	6 woensdag	0919	431	0327	115
		2138	429	1553	132
	7 donderdag	1021	442	0428	103
		2238	446	1654	113
	8 vrijdag	1114	456	0525	086
		2332	466	1750	090
	9 zaterdag	—	—	0616	070
		1205	472	1844	069
NM	10 zondag	0024	487	0704	060
		1251	487	1935	051

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

	14 juni		15 juni		16 juni	
Lappen	242	267	236	255	253	265
Grote	253	265	245	267	256	268
3/4	260	270	261	275	206	285
Bloktongen	220	230	225	250	190	250
Vóór-kleine	205	210	205	215	180	205
Kleine	190		185	195	165	189
Slips	180		165	180	160	180

ZEEBRUGGE

Grote	253	263	250	256	254	
Bloktongen	257	272	257	266	265	280
Fruittongen	240	254	237	268	266	286
Schone kleine	176	183	182	206	225	237
Kleine	168	174	162	187	179	195
Tout petit	161	168	164	174	166	187
Slips	154	160	151	162	160	164

NIEUWPOORT

Tong I	248	256	.....		254	264
Tong II	264	270	.....		274	280
Tong III	270	278	.....		284	290
Tong IV	205	215	.....		255	270
Tong V	190	210	.....		230	235
Kleine tongen	172	184	.....		198	205

PLADIJS

OOSTENDE

	14 juni		15 juni		16 juni	
Platen	40	46	53	42	36	38
lek (groot-klein)	42	56	43	46	42	44
Derde slag	45	57	48		47	
Platjes	36		38		38	

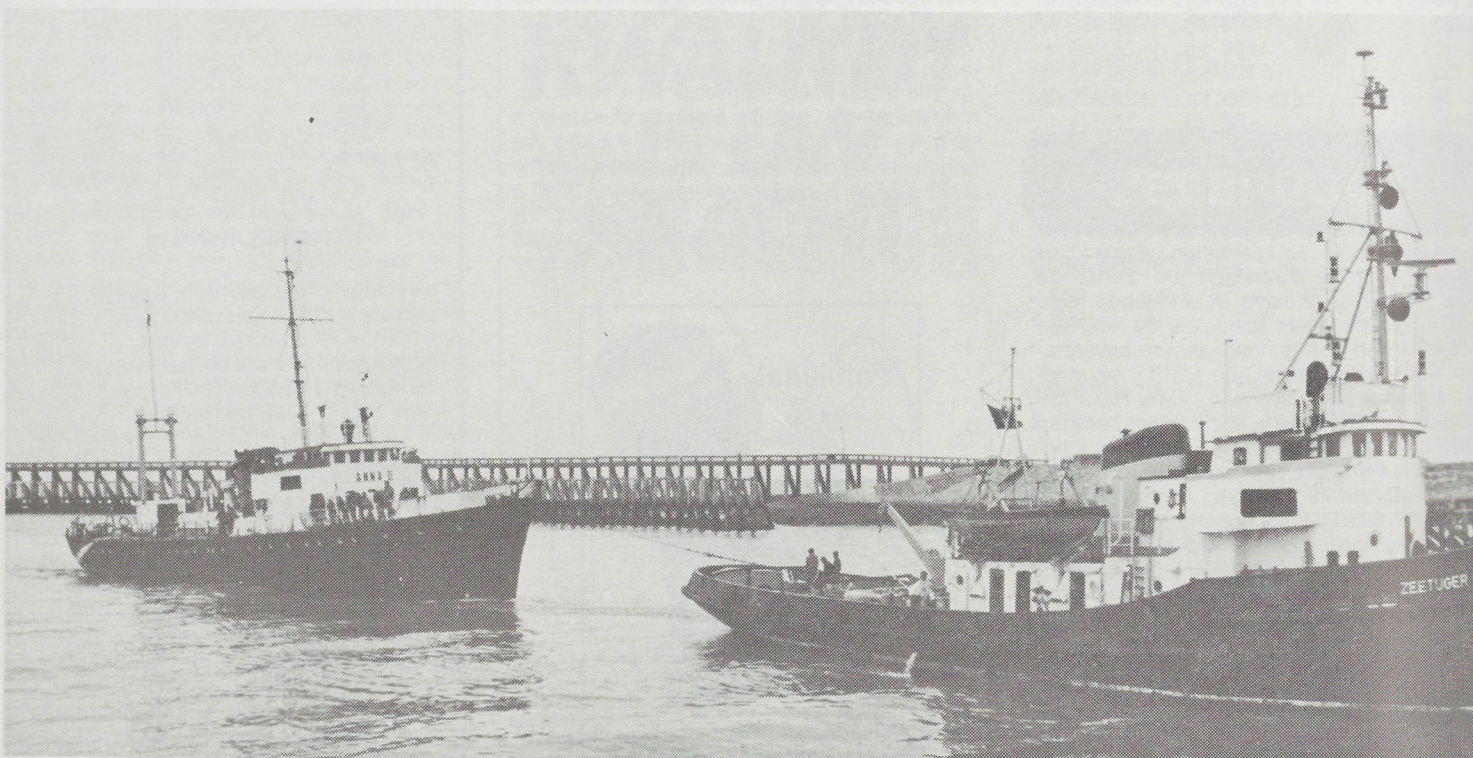
ZEEBRUGGE

I	44	48	46	48	36	48
II	48	50	44	50	46	50
III	46	50	49	51	47	53
IV	38	41	38	41	38	42
V .....	.....		.....		.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....		.....		.....
Grote pladijs	65	75	.....		70	80
Platjes	35	45	.....		40	48
Drielingen	65	70	.....		70	75

LIJNVISSER MET 42 SPORTVISSERS AAN BOORD SLOEG LEK



De „Anna II”, een gewezen treiler die omgebouwd werd tot lijnvisserstvaartuig en in het zomerseizoen dagelijks met lijnvisser de grote vlakke op trekt, is zaterdag op ongeveer tien mijl uit de kust lek geslagen. De schipper riep onmiddellijk de assistentie in van de Loods- en Reddingsdiensten der Kust en na heel wat labeur slaagde de ss/Zeetijger er in de „Anna II” veilig de haven van Oostende binnen te slepen. Voor de 42 sportvissers die zich aan boord bevonden een hele belevenis.

De feiten gebeurden zoals gezegd op ongeveer tien mijl buiten de kust. Aan boord van de „Anna II” vielen toen plots de motoren uit nadat de motorkamer vol water was gelopen. Aanstonds riep de schipper van het sportvissersvaartuig de assistentie in van de Loods- en Reddingdiensten der Kust en korte tijd nadien kwam de ss/Zeetijger

ter plaatse. Het was de bedoeling de „Anna II” eerst voor een gedeelte leeg te pompen maar noch de pompen van de lijnvisser noch deze van de ss/Zeetijger slaagden er in het water te bedwingen. Inderhaast werden toen krachtiger pompen besteld bij de brandweer van Oostende en toen die in werking werden gesteld slaagde men er in het water deels uit de „Anna II” te pompen. Onmiddellijk daarop werd de opsleping aangevat maar, gekomen voor de havengeul van Oostende, werd een extra-inspectie uitgevoerd om te voorkomen dat het vaartuig tot zinken zou komen in de havengeul.

Zondagmorgen reeds werd de „Anna II” op de slipway in de Oostendse haven geplaatst voor reparatie. Naar verluidt was er op geen enkel moment paniek aan boord maar voor de 42 sportvissers werd het dan wel een hele belevenis. Op bovenstaand beeld wordt de „Anna II” de Oostendse haven binnen gesleept door de ss/Zeetijger.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	13 juni		13 juni		14 juni		14 juni		15 juni		15 juni		13 juni		15 juni	
Tarbot grote	265	298	284	306	257	246	277	269	268	319	300	310	305	315		
Tarbot middel	250	265	226	234	206	202	236		244	266	260	290	280	300		
Tarbot klein	205	220	164	198		163	178		139	179	160	180	180	200		
Griet groot	230	236	236	246	240	203	208		209	235	180	240	180	250		
Griet middel	200		208	210	168	168	174	164	166	203						
Griet klein	175		165	184	134	145	154		154	159						
Schelvis groot	74															
Schelvis middel	60							43	50							
Schelvis klein	31	45						31								
Heek grote	110	126			95											
Heek middel	68	80			75											
Heek klein	46	62														
Lom																
Leng	46	56														
Rog I																
Keilrog			104	118												
Rog	105	115	94	110		100	108		100	107	90	92	94	96		
Tilten	80	105	90	98		100	115		94	100	72	76	79	85		
Scherpstaart			108	116		114	122		104	114	72	74	75	80		
Halve mans			69	71		67	85		60	70	70	71	75			
Teelt	74	92														
Katrog	31		40	46		35	42		40	45						
Kabeljauw	49	68	68	79	55 62	79	84	52 56	66	71	66	86	85	95		
Gul (groot)	48	56	64	70	43 56	70	74	53 55	62	74	52	61	84	90		
Gul (middel)	42	45	49	51	40 52	48	51	45 54	41	44						
Gul (klein)	39	42	30	38	25 40	26	30	22 49	25	28						
Hozemondhamme			104	277	236	101	278		104	274	230	324	295	300		
Wijting groot	80	86	48	54	71 78	54	65	65 75	68	72	76	82	85	87		
Wijting klein	20	52	28	31	27 37	34	41	20 29	28	36	42	48	54	56		
Schar	17	35	20	26	17 24	18	22	16 25	20	24	35	45	46	50		
Steenschol	14	106			42 76			31 75								
Zeehaai	70	80	48	57	56 80	59	68		70	72	20	35	25	35		
Hondshaai	24	35						16 40								
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	12	42														
Schartong	18	54														
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenholk	21	26			22 28			21 27								
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	51	62						28 65								
Pollak	52	67			47 70											
Zonnevis	129	294			312						294	306				
Koningsvis																
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			14	19		18	20		24	27	42	50	40	45		
Bot											15	16	14	16		
Rode Poon (roobaard)	37	60	30	48		9	43	66	38	41	78	85	80	90		
Grauwe poon (knorhaan)	6	14	6			6		6 24	6		36	40	44	50		
Rode knorhaan	22	90			95 122											
Posten			18	21		18	22		14	18						

NEDERLAND

RONDE LOSPLANK

HET IS VERLEDEN WEEK duidelijk merkbaar geweest dat veel eenheden de rondvisserij hebben verlaten en zich zijn gaan toeleggen op de haringvisserij. Vooral tussen maandag en vrijdag was de aanvoer beneden de meest pessimistische verwachtingen. Opvallend was de komst van een Deense visser die zich had bezig gehouden met vissen met zogeheten „staand want”. Deze netten zijn het beste te vergelijken met de „vleet” die vroeger veel werd gebruikt. Het verschil zit daarin dat de vleet verbonden bleef met het schip terwijl het staand want verbonden is met stokken waarop een vlag die maar net boven water uit steekt. Het kon dan ook niet uitblijven dat een trawlende kotter over dergelijke „obstakels” heenvoer met alle gevolgen van dien. Een ander risico dat de staand want-methode met zich neemt is dat vanaf de wal ondernemende stropers de netten lichten en leegroven. Pure stroperij dus.

MAAR ER IS NOG MEER NARIGHEID voor de visser die gebruik maakt van het staand want. Hij pleegt zijn netten met gebruikmaking van de winch binnenboord te halen. De platvis die in het net zit wordt daardoor vaak ernstig beschadigd. Vooral de tong ondervond daarvan veel schade. Bij het fileren blijkt de vis een gebroken graat te hebben en dat maakt de handelswaarde van het produkt behoorlijk minder.

OVERIGENS HEEFT ZICH IN DE PRIJSVORMING van de onbeschadigde tong nog geen herstel voorgedaan. Van de grotere tong wordt te weinig gevangen om een reis lonend te maken. Daar zorgt de bijvangst voor die hoofdzakelijk bestaat uit schol en ander soorten „bijvis”.

DE KLEINSTE EENHEDEN DIE DAGELIJKS aan de markt komen voeren nog steeds de beste kwaliteit vis aan. De hoeveelheden zijn niet daverend maar de besommingen maken het werken toch tot een lonende zaak. De grote eenheden en de kotters die in span achter de haring aan zitten hebben het nadeel dat de visgronden wat ver van huis liggen. De oostkant van Schotland is altijd nog zo'n vierhonderd mijl varen. Er moet behoorlijk worden gevangen om een heen- en terugreis tot een lonende zaak te maken.

DE ALLERGROOTSTE EENHEDEN BLIJVEN op en neer pendelen tussen de vanggebieden en de thuishaven. Er is nu vrijwel dagelijks sprake van aanvoer van groene haring. De eerste

dagen van de haringvangst was er sprake van veel kleine exemplaren. Daarin is intussen wel verandering gekomen. De haring die nu wordt aangevoerd is aanmerkelijk kloeker van stuk. Naast de eigen aanvoer is er sprake van aanvoer van haring vanuit Engeland, Ierland en Denemarken. Uiteraard heeft dit invloed op de prijsvorming.

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 6 juni werd aangevoerd: 4.705 kg. tong, 134 kisten tarbot en griet, 1.788 kisten kabeljauw, 153 kisten schelvis, 147 kisten wijting, 1.151 kisten schol, 105 kisten schar, 3 kisten makreel en 84 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 18,51, tarbot 13,98-13,00, grote tong 16,49-15,11, grootmiddel tong 14,56-13,01, kleinmiddel tong 11,06-9,89, tong één 10,84-9,94, tong twee 10,36-9,52.

Per 40 kg.: rode poon drie 60-28, poontjes 23, steenbolk 45-26, haai 144-132, wulken 17-15, krab 33-31, roggen 160-104, tarbot 545-381, griet 590-320, kabeljauw één 138-132, kabeljauw twee 152-116, kabeljauw drie 112-92, kabeljauw vier 110-88, kabeljauw vijf 100-54, schelvis drie 122-98, schelvis vier 72-55, schol één 134-116, schol twee 132-118, schol drie 126-114, schol vier 108-59, wijting drie 96-57, schar 60-31, makreel twee 104-84, tongschar 170-52.

Aan de dinsdagmarkt van 7 juni werd aangevoerd: 1.110 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 9 kisten kabeljauw, 21 kisten wijting, 31 kisten schol, 18 kisten schar en 36 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 13,68-12,69, grote tong 15,98-10,58, grootmiddel tong 14,99-10,01, kleinmiddel tong 11,34-9,79, tong één 11,34-9,9,05, tong twee 10,20-9,00.

Per 40 kg.: tarbot 543-403, griet 529-372, kabeljauw vier 162, kabeljauw vijf 81-61, schol drie 168-158, schol vier 114-80, wijting drie 86-57, schar 70-56, bot 28-26, rode poon 90.

Aan de woensdagmarkt van 8 juni werd aangevoerd: 925 kg. tong, 8 kisten tarbot en griet, 9 kisten kabeljauw, 51 kisten wijting, 31 kisten schol, 22 kisten schar, 3 kisten makreel en 103 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 13,68-13,57, grote tong 16,60-15,53, grootmiddel tong

15,40-11,99, kleinmiddel tong 12,20-9,99, tong één 12,40-9,48, tong twee 10,80-9,05.

Per 40 kg.: tarbot 541-376, griet 542-380, kabeljauw drie 196-190, kabeljauw vier 202-172, kabeljauw vijf 96-92, schol één en twee 180-152, schol drie 168-144, schol vier 100-72, wijting drie 100-56, schar 68-32, rode poon drie 144-96, bot 26-15, steenbolk 45, makreel twee 124.

Aan de donderdagmarkt van 9 juni werd aangevoerd: 1.650 kg. tong, 12 kisten tarbot en griet, 173 kisten kabeljauw, 60 kisten schol, 37 kisten schar, 9 kisten makreel en 70 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 15,60-13,00, grote tong 16,04-15,77, grootmiddel tong 14,40-13,69, kleinmiddel tong 12,40-10,54, tong één 10,88-10,28, tong twee 11,40-10,04. Voor de ongestripte tong werd betaald: kleinmiddel 11,02-10,35, éénen 11,27-10,58, tweeën 11,59-10,46.

Per 40 kg.: tarbot 529-408, griet 525-360, kabeljauw één 162, kabeljauw twee 182-154, kabeljauw drie 152-144, kabeljauw vier 146-136, kabeljauw vijf 144-98, schol één en twee 170-164, schol drie 152-128, schol vier 106-80, wijting drie 100-83, schar 63-44, makreel twee 134-82, horsmakreel 54-9, rode poon twee 240-188, rode poon drie 204-70, haai 132, steenbolk 61, bot 26-10.

Aan de vrijdagmarkt van 10 juni werd aangevoerd: 4.435 tong, 73 kisten tarbot en griet, 1.226 kisten kabeljauw, 129 kisten schelvis, 219 kisten wijting, 356 kisten schol, 85 kisten schar, 21 kisten makreel en 141 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per stuk: haai 534.

Per 1 kg.: tarbot 14,78-12,60, grote tong 16,52-15,48, grootmiddel tong 14,88-13,76, kleinmiddel tong 11,05-10,54, tong één 11,21-10,14, tong twee 11,86-9,89.

Per 40 kg.: haai 140-114, horsmakreel 62-30, rode poon drie 200-54, steenbolk 54-45, bot 26, poontjes 45-40, tarbot 545-360, griet 552-368, kabeljauw één 156-140, kabeljauw twee 162-112, kabeljauw drie 146-110, kabeljauw vier 130-116, kabeljauw vijf 130-78, schelvis drie 132, schelvis vier 100-80, schol één 160-134, schol twee 156-130, schol drie 134-116, schol vier 114-90, wijting drie 108-46, schar 70-36, makreel twee 118-40, tongschar 224-90, inktvis 260.

Aan de maandagmarkt van 13 juni werd aangevoerd: 6705 kg. tong, 136 kisten tarbot en griet, 1367 kisten kabeljauw, 89 kisten schelvis, 154 kisten wijting, 1554 kisten schol, 86 kisten schar, 21 kisten makreel en 254 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 13,97-13,21, grote tong 16,69-15,56, grootmiddel tong 14,76-12,46, kleinmiddel tong 10,82-10,07, tong één 10,55-10,00, tong twee 10,36-8,81, zalm 8,51.

Per 40 kg.: leng 108, wolf 140-108, krab 44, wulken 24, rode poon drie 70-50, poontjes 50-30, bot 26, haai 140-120, hammen met kop 230-164, roggen 182-114, schartong 102, steenbolk 40, tongschar 210-116, tarbot 551-380, griet 544-384, kabeljauw één 144-94, kabeljauw twee 154-112, kabeljauw drie 142-118, kabeljauw vier 134-80, kabeljauw vijf 124-80, schelvis een en twee 124-122, schelvis drie 162, schelvis vier 112-82, wijting drie 110-64, schol één 142-128, schol twee 142-134, schol drie 142-118, schol vier 136-84, schar 82-34, makreel twee 74-67.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 6.6 t/m 10.6.1983.

Door 94 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
32.411 kg.	Tong	f 375.306,02	f 11,30
10.955 kg.	Tarbot	f 130.714,25	f 11,93
63.885 kg.	Schol	f 183.223,27	f 2,85
38.716 kg.	Kabeljauw	f 107.155,68	f 2,77
3.331 kg.	Griet	f 34.346,12	f 10,31
16.845 kg.	Schar	f 23.612,87	f 1,40
10.965 kg.	Wijting	f 15.546,37	f 1,42
133.829 kg.	Diversen	f 736.537,50	
310.931 kg.		f 1.606.442,08	

NEDERLAND

■ De voorzitter van het Nederlands Visserij-schap heeft aan de scheidende directeur van de Nederlandse Visserij, de hr. Tienstra een kanjer van een pas gevangen tong overhandigd voor de vele diensten, die de hr. Tienstra aan de Nederlandse visserij heeft bewezen. Dit gebeurde te IJmuiden. De hr. Tienstra zal de tong zeker wel laten smaken en met recht, want hij heeft zich inderdaad, zonder moeite te sparen voortdurend ten rechte of ten onrechte voor de visserij ingezet. De hr. Tienstra kwam pas van Japan terug waar de Nederlandse rederijen een tentoonstelling hielden van degelijke verwerkte en gepresenteerde visserijproducten.

■ Niet zonder vrees in herhaling te vallen, moeten we eveneens de onlangs in bedrijf genomen Nederlandse kotter HD.2 „Trijntje Gerda” vernoemen. Dit was op 28 mei. Het gaat hier om een kotter met een lengte van iets over de 40 m., voorzien van een motor van 2.040 pk. Bolnes. De schroef heeft een diameter van 2,70 m. Er zijn eveneens twee hulpmotoren ingebouwd van elk 230 pk. Waar reeds zoveel mondjes zijn, komt het er nu op eentje meer bij niet aan. Het was terug B.V. IJmuiden Stores, die voor het tuigage en het netwerk zorgde.

■ In Nederland zouden bepaalde leden van de Tweede Kamer, de verplichting die in een wetsontwerp voorzien is en thans voor de Tweede Kamer behandeld wordt, namelijk dat ook de vissersschepen verplicht zullen worden over een lenswaterolieafscheider te beschikken, om de hierdoor afgescheiden olie bij het aandoen van de havens in opslagtanks af te geven, uit dit wetsontwerp te lichten. De verplichting volgt uit een Internationaal Verdrag tegen de verontreiniging van de zee. Maar de landen die hiervoor een nationale wet moeten uittrekken, zijn in feite vrij om te bepalen wat men door een schip verstaat en of de visserijsschepen daartoe moeten behoren. Dit zou natuurlijk een aanzienlijke investering des te meer betekenen voor de visserij en de concurrentiepositie van de Nederlandse visserij indien dit in die landen niet toegepast wordt ten overstaan van deze van de andere landen verzwaren.

■ In Scheveningen was het de SCH.120 van de rederij Jaczon, een kotter van 450 Brt met een motor van 2000 pk, die als eerste in de afslag de Hollandse Nieuwe binnenbracht. Onze ambassadeur wist bij deze heugelijke gebeurtenis aanwezig te zijn samen met zijn echtgenote. Beiden werden dan ook met een heus maatje bedacht die zij zich lekker lieten smaken.

■ Begin juni ging de proefvaart door van de Nederlandse kotter GO.26 „Maartje”. Het gaat hier om een vaartuig van 42 meter op 9 m breed en een holte van 5,10 m. Het vaartuig is uitgerust met een hoofdmotor van 2.700 pk en een hulpmotor van 375 pk voor het aandrijven van een 170 kw lier-generator en een 125 kva boordgenerator. Verder is er nog een hulpmotor Daf van 156 pk. De schroef heeft een doorsnee van 3 m. geplaatst in een straalbuis. We vragen aan de reeds in uitbating zijnde Nederlandse kotters wat plaats te maken voor hun collega. B.V. IJmuiden-Stores voorzagen de nieuwste kotter van tuigage, netwerk en vislijnen.

■ In Nederland schijnt de heer Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond, vergeeten te zijn, dat zijn land reeds ingestemd heeft met het nieuw visserijbeleid dat op 25.1.83 tussen de lidstaten tot stand kwam. In het

tegengesteld geval, kunnen we zijn oproepen om dwars te gaan liggen tegenover de bepalingen van dit visserijbeleid, dat met zoveel moeite tot stand is gekomen, niet begrijpen. Hij had zijn campagne vóór het tot stand komen van het gemeenschappelijk visserijbeleid moeten leiden. Nu is het niet moeilijk achteraf te kritiseren, wat voorheen had moeten geschieden.

■ Wij weten niet juist of de heer Hoekstra wettens en willens onwaarheden verspreidt door te gaan beweren, dat men in de vismijn van Oostende tot einde maart op haring ging vissen, ofwel of dit een verkeerde voorstelling is in de Nederlandse bladen. In elk geval kunnen wij de heer Hoekstra de verzekering geven, dat geen enkele Belgische haringkotter nog na 28 februari op haring is uitgevaren. We laten het aan Boulogne over om eventueel de bewering, alsof men daar eveneens tot eind maart op de haring is blijven vissen, tegen te spreken. In elk geval indien de heer Hoekstra zich met dergelijke onwaarheden tot zijn organisatie heeft gericht, kwa Oostende, dan vinden wij dit een triestige opruiende taal. Wij zouden anders graag eens van de heer Hoekstra zijn standpunt vernemen, hoe hij de zaak van de Nederlandse witte, grijze en zwarte vis beziet en hoe hij een uitleg geeft voor het feit, dat de Nederlandse makreeluitvoerders voor nog zoveel maal uitvoersubsidies hebben gevraagd, dan het hun toegekend kwantum?

DE HANDELSGEEST VAN DE NEDERLANDSE ZEEVISREDERIJEN

Niettegenstaande donkere wolken zich samenvakken boven de snel uitgegroeide Nederlandse Diepvrieshektrailerij, of misschien wel juist daarom, blijft deze sektor niet stil zitten en zoekt voortdurend naar uitwegen. Eén hiervan is zeker het presenteren in het buitenland van de Nederlandse visserijproducten, vooral deze van de, aan boord van de diepvriestrailers verwerkte en ingevroren zeevisproducten.

De Nederlanders verloren een bepaalde markt voor haring en makreel en ook wel voor horsmakreel, onder meer in Nigeria. Het is dus begrijpelijk, wanneer men zo maar niet bij de pakken wenst te blijven zitten, dat men naar andere afzetmarkten uitziet. Paradoksaal zou het eigenlijk wel moeten heten dat men zich hiervoor, nog maar zeer onlangs tot Japan heeft gericht, het land dat de eerste plaats inneemt op de wereldranglijst van de visaanvoerende mogendheden. Maar Japan, die tevens de grootste visetende natie is, heeft heel wat vangstgebieden verloren door de algemene instelling van de economische 200-mijlszone, en is, niettegenstaande de grote eigen aanvoer, een grote invoerder van buitenlandse zeevisproducten geworden. Daar hebben de grote Nederlandse rederijen op ingespeeld om hun diepgevroren makreel- en haringproducten aan Japanse importeurs voor te stellen en aan te bieden. Gezien de grote zorg, die de Nederlanders aan de verwerking van hun, op zee diepgevroren vis besteden, is het begrijpelijk, dat zij met hun producten wel aan de markt zullen geraken. Trouwens kregen zij in 1978 ook reeds voet in Japan aan de markt met hun horsmakreel (onze poer) hetgeen van uitzonderlijk belang is, omdat voor de horsmakreel anderzijds weinig belangstelling bestond en dit een vissoort is, die op weinig afzet kan bogen. Door de Nederlandse delegatie

DE ZAAK VAN DE ZWARTVERKOPEN IN NEDERLAND

We gaven vroeger reeds mededeling aan onze lezers over de zware straffen die de rechtbank van Middelburg uitsprak in de zaak van de zwartverkoop van vis die nooit in de visafslagen terecht kwam. De zaak ging in het bijzonder aan het rollen omdat de zwartverkoop zodanig floereerde, dat zij werkelijk uit de hand liep, en de fiskus, die in deze zaak de voornaamste gedupeerde was, de zaak voor de rechtbank liet vervolgen. De zaak is nu in beroep voor het Haagse gerechtshof en men voorziet dat de zware straffen die de rechtbank in Middelburg uitgesproken heeft en de zware fiskale boeten wegens belastingontduiking minstens zullen bevestigd worden.

Inderdaad heeft de prokureur-generaal bij het Haagse gerechtshof bevestiging van het vonnis van Middelburg gevorderd. Voor de effectieve gevangenisstraffen door de eerste rechtbank bepaald op 14 dagen van de uitgesproken maand, het overige voorwaardelijk zijnde, heeft de prokureur-generaal zelfs de totaliteit als effectief gevorderd. Indien de rechtbank hem volgt, zullen de betrokkenen dus een maand moeten brommen.

werd anderzijds in Tokio dezelfde film gepresenteerd, die men op donderdag 9 juni in de conferentiezaal van het stadhuis van Oostende aan de belangstellenden vertoonde, ter gelegenheid van een voordracht over nettentechniek gegeven door B.V. IJmuiden Stores, namelijk „Masters in Mackerel”. De visshow heeft de Japanners ten eerste weten te boeien en we zijn dan ook overtuigd, dat het Nederlandse initiatief en de Nederlandse koopmansgeest weer eens punten zal scoren. Het is echter vooral belangrijk voor de Nederlandse visserij, punten te scoren met niet beschermd vissoorten, zoals horsmakreel, sprot, blauwe wijting, enz.

Inderdaad, als men de strenge inspectiehand zal beginnen te houden aan de makreel-, haring- en andere beperkte visserijen, waarvoor een kwantum bestaat, dan lopen de betrokken Nederlandse rederijen de kans, dat het een maat voor niets wordt, omdat beduidend minder zal mogen of kunnen worden aangevoerd. Het openbreken van nieuwe markten in het Verre Oosten, zou dan wel gunstige gevolgen kunnen hebben voor de E.E.G., maar niet zo direct voor de Nederlandse visserij, ten ware Japan een cliënt kan worden, die bereid kan gevonden worden, meer voor het produkt te geven, dat het label „made in Holland” zou dragen.

In elk geval moeten we de Nederlandse grote diepvriesrederijen van harte feliciteren met hun initiatief en hun handelsgeest om op eigen houtje zoveel miljoenen B.fr. over te hebben voor het presenteren van hun producten in het verre Japan. Zij hebben hiermede, zowel de E.E.G. als het eigen land, op zekere manier, in hun hemd gezet. Inderdaad had dit evengoed een gemeenschappelijk en/of nationaal initiatief kunnen zijn.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ De producentenorganisatie uit Wales dreigt er mede niet meer te zullen medewerken met het departement van visserij, indien de E.E.G. haar plannen wenst uit te voeren voor een vermindering met 30% van de kwota in Ices 7, dit is de Ierse Zee. Deze vermindering die 30% zou bedragen, zou de vissers uit Wales in Groot-Brittannië één miljoen pond, hetzij 80 miljoen B.fr. kosten. Het is duidelijk dat men hiervoor bereid is te protesteren of op straat te komen. De Ierse Zee wordt vooral bevestigd door Schotse, Noord-Ierse en door vaartuigen uit Wales, wat de Britten betreft.

■ De haringvisserij in de Clyde wordt op 19 juni geopend met een te vissen kwotum van 2.500 ton. Dit contingent haring wordt voorbehouden aan de kleine lokale haringvissers die maximum per dag en per bemanningslid 250 kg. mogen aanvoeren. De vergunning houdt anderszits in, dat vier dagen in de week mag gevist worden. De aanvoer moet geschieden in de havens van Ayr en Tarbert. Er mag eveneens makreel aangevoerd worden door de haringvissers.

■ Een deskundige in het kompaszetten uit Aberdeen heeft een verwittiging bekend gemaakt dat op heel wat vaartuigen het kompas ontregeld is. Inderdaad voegt men in het stuurhuis altijd maar meer apparatuur aan het bestaande toe, zonder er acht op te geven, dat deze nieuwe instrumenten, die te dicht in de nabijheid van het kompas een plaats vinden, de werking van het kompas beïnvloeden. Betrokken deskundige heeft aldus reeds zeer grote afwijkingen vastgesteld, waardoor men mijlen uit de verwachte en gewilde koers uitkomt.

■ De Schotse Redersorganisatie S.F.O. heeft haar tevredenheid uitgedrukt over de inzichten van de E.E.G. om een reglementatie op touw te zetten voor een opvang van langoustines. De organisatie dringt echter er wel op aan op een spoedige in voegstelling van deze opvangregeling.

■ De Schotse sprotvisserij, die nog verscheidene tientallen duizenden ton bedroeg tot in 1978, verminderde in de volgende jaren gevoelig om in 1982 terug te lopen tot 1.250 ton. In de wintermaanden verzamelt de sprot zich vooral in de Morray Firth en Firth of Forth. Een maatregel genomen door de E.E.G., waarbij men vooral de bijvangst van jonge haring bij de sprotvisserij op het oog had, door Schotse en vooral Deense vissers, en men de jonge haring wenste te beschermen, gaf aanleiding tot een zesmaandelijks E.E.G.-verbod op het vissen van sprot in de Moray Firth en de Firth of Forth. Dit luidde de ondergang van de plaatselijke Schotse sprotvisserij in.

■ Ook in juni deden de anker-seiners en de wrakkenvissers uit Grimsby zeer goede zaken met aanvoeren van 250 tot 400 bennen, voornamelijk kabeljauw en gul, waarvoor tot boven het miljoen B.fr. gehaald werd. Schelvis wordt echter heel wat minder aangebracht.

■ Te Peterhead in Schotland is de prijs van schelvis en wijting gevoelig de hoogte ingegaan

vanwege de schaarse aanvoer van deze soorten. Ook de prijs op de Belgische afslagen van deze soorten ligt zeer gunstig, zodat we hier weerom kunnen uit besluiten, dat de prijzen van de vissoorten op de visafslagen van de verschillende lidstaten een immer duidelijker neiging vertonen zich aan elkaar aan te passen.

■ Verleden week kwamen in het Britse Hull vier treilers uit IJsland aan de afslag. De „Haldorsson” zette 1.540 van onze bennen in de afslag, hoofdzakelijk gul waarvoor 3.070 miljoen werd besomd, hetzij 2 duizend fr. gemiddeld per ben. De „Thrymur” met kabeljauw en gul bereikte 3.04 miljoen met 1.220 ben, hetzij een gemiddelde van 2.500 fr. de ben. De „Gjafar” voerde 1.200 ben aan voor 3.136 miljoen fr. waaronder zeer mooie kabeljauw en gul, hetzij een gemiddelde prijs van 2.600 fr. de ben. Ten slotte besomde een vierde IJslander 2.128 miljoen B.fr. eveneens voor een aanvoer bestaande hoofdzakelijk uit gulsoorten.

■ Sommige Nederlandse haringkotters op haringvisserij in de Noordzee verkozen hun lading haring in het Schotse Peterhead te gaan lossen omdat de visserij gebeurt in een gebied op slechts 50 mijl buiten deze Schotse vissershaven. Het was de eerste haring in Peterhead sinds 1977. De haring werd echter in licht gezouten toestand in containers gefaden en naar Nederland verscheept.

■ De Russische faktorijschepen bieden aan de Britse haringschepen voor het overnemen op zee van hun haring slechts 11 B.fr. het kg. De

Noren zijn zelfs tevreden met 10,50 fr. Nochtans hadden de Britse rederijen berekend dat zij minstens 12 fr. het kg. moeten hebben om iets aan de haringvisserij te kunnen overhouden. Anderszits komen de Russische faktorijschepen niet vóór 18 juni en dit is wel de voornaamste reden dat men in Groot-Brittannië niet te snel en met volle macht aan de haringvisserij wenst te beginnen, maar de aanvoer liefst zou willen verspreiden tot er meer afzetmogelijkheden voorhanden liggen.

■ De Schotse haringvisserij is op 11 juni in de Noordzee gestart. Er is hiervoor een contingent van 3 duizend ton voorzien. De Schotse haringvloot zal de eerste week met 12 vaartuigen uitvaren en de volgende week met 36 vaartuigen opdat niet te veel haring de eerste week aan de markt zou komen. Het haring-Advies Comité heeft zelfs voorgesteld aan het Schots Visserijdepartement om slechts 2.000 ton haring te vissen en de overige 1.000 ton later op het jaar. Men schat, dat ongeveer een veertigtal seinepursers en enkele treilers om een vergunning zullen vragen om op de haring te gaan vissen, zodat elkeen zowat gemiddeld iets meer dan 60 ton zou kunnen vissen van de 3.000 ton, of ongeveer gemiddeld 45 ton, indien de visserij beperkt zou blijven tot 2.000 ton. De aanvoeren zullen onder strenge controle staan en gebeuren in de havens van Lerwick, Eyemouth en North Shields.

DE E.E.G. MOET DE TERING NAAR DE NERING ZETTEN

Door de West-Duitse Minister van Buitenlandse Zaken Genscher, die voor de huidige zes maanden voorzitter is van de ministerraad van de E.E.G., werd een plan ingediend om de financiële structuur van de Gemeenschap te herzien. Dit wordt op de eerstkomende Europese topconferenties te Stuttgart een voornaam punt.

Volgens Genscher is het vooral de groei van de uitgaven voor landbouw, die de E.E.G.-middelen ernstig in het gedrang brengen. Het Europees beleid moet beter en zuiniger worden. De uitgaven voor de landbouw bedragen de 2/3 van het beschikbaar financieel budget. Er blijft dus te weinig over voor de andere zaken.

Niettegenstaande alle lidstaten akkoord gaan dat de uitgaven voor landbouw moeten verminderd worden, minstens ingetoomd, komt men er hier toch niet toe. Het is natuurlijk terug zo, dat alle ministers hiermede instemmen, maar het mag dan niet ten laste zijn van de eigen landbouw. Met dergelijke standpunten komt men niet tot een goed besluit. Het is altijd de andere lidstaat die moet inleveren omdat de ministers in het eigen land gekonfronteerd worden met de grote drukingsgroepen, die de landbouwgroeperingen uitmaken. Over het algemeen zijn die landbouwers dan ook nog het kiesklintjeel van betrokken ministers, zodat de enige oplossing ter zake, namelijk het zo laag mogelijk houden van de landbouwprijzen, melkproductie, enz.,

niet kan verdedigd worden, minstens niet in het eigen land.

Wat echter niet aan de orde van de dag komt, is het ambtenarenbudget van de E.E.G. Daar zou ook best in bezuinigd kunnen worden. In dit verband hebben we een tijd terug de astronomische wedden die uitgekeerd worden aan de leden van het Europees Parlement uit de doeken gedaan, evenals het feit dat elk lid over een private sekretaris(esse) mag beschikken. De vergoedingen voor verblijfskosten zijn ook al een wedde op zichzelf, terwijl we nog maar onlangs een staaltje medemaakten, waar ruim aandacht in de media werd verleend, van tafelorgiën en van het medenemen van zakken delikatessen van de serveertafels ten behoeve van de eigen tafel van sommige leden van het Europees Parlement. Moeten we anderszits ook het schandaal van de grote receptie, een paar jaar terug door de toenmalige voorzitter van het Europees Parlement, de Franse Simmonne Veil, in herinnering brengen bij een bezoek aan Zuid-Amerika, waar de champagne bij beken stroomde en het een miljoenenrekening werd voor de Europese belastingbetalers.

Al deze uitpattingen worden gewoon weggevaagd met de opmerking dat de eer en het prestige van het Europees Parlement dat noodwendig maakt. Daarom eerst voor eigen deur vege. Maar daar zullen velen wel niet aan denken.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ In het Franse Kéroman, de vissershaven van Lorient, werd tussen de rederijen en de dokkers overeengekomen, de onderhandelings over een verlaging van de losserskosten met twee maand te verlengen, nadat niet tot een overeenkomst kon gekomen worden. Hierop zijn de vissers van de industriële en half-industriële visserij terug in zee gestoken. De bemanningsleden die in de kosten van het lossen dienen te komen, wensen een nadrukkelijke verlaging. Ze stellen 5 fr. het kg. voor in plaats van de 8,50 B.fr. We noemen dergelijke aftroggelarij door vislossers een schande omdat het niet de lossers zijn, maar de mannen aan boord, die voor de aanvoer zorgen en het niet opgaat lossers per kg. te betalen. Is het dan te verwonderen dat de rederijen en de vissers het niet meer kunnen halen.

■ Op vrijdag 27 mei werden zo maar eventjes vijf Spaanse vissersvaartuigen door de Franse marine opgebracht. Vier hiervan in één klap werden naar de Franse haven van La Rochelle gesleept. Zij visten in de Franse 12-mijlszone. Een vaartuig werd naar Bayonne opgebracht omdat dit vissende was in de 200 mijlszone zonder over een vergunning te beschikken.

NOORWEGEN

■ Noorwegen zal minstens een vierde deel van de Noordzeeharing door de E.E.G. toegekend worden zoals een voorlopig, nog te ratifiëren overeenkomst voorziet. Deze ongeveer 25.000 ton haring met daarenboven nog iets op, wordt toegekend als compensatie voor de overbevising vanwege Deense en Nederlandse vaartuigen in de Noorse sektor verleden jaar. Deze overeenkomst wordt zeker niet goed onthaald in Groot-Brittannië, waar men dit aanziet, als een Britse vermindering van beschikbare kwota om de overbevising door Denen en Nederlanders te helpen betalen.

DENEMARKEN

■ Voor de Internationale Visserijtentoonstelling in Kopenhagen, hebben reeds 300 firmas en maatschappijen voor deelname ingeschreven uit 23 landen. Deze tentoonstelling gaat door van 18 tot 22 juni in het „Bella-Center” te Kopenhagen.

ALLERLEI

■ In Schotland gaan meer en meer rederijen over tot het aanbrengen in het visruim van een nieuw Deens procédé voor isolatie van het visruim. De werken nemen ongeveer 10 dagen in beslag en kosten 850 duizend B.fr. De isolatie gebeurt door onaantastbaar plastic materialen en bestaat uit polyuretaan met een dichtheid van 58 kgr de m³. Dit wordt bezet door glasvezelplaten van 6 tot 10 mm. dik. Openingen tussen de elementen worden dan opgesloten met polyester en de boorden bedekt met een zoom. Als resultaat geeft dit aanzienlijke besparing op het koelingssysteem. Dit is een procédé dat reeds op veel nieuwe schepen toegepast wordt vooral in Denemarken, en werd reeds op de visserijtentoonstelling „Catch 82” in Aberdeen voorgesteld.

DE NETMAASWIJDTE

In de E.E.G.-plannen voor de verhoging van de netmaaswijdte komt eveneens de kreeften-, krabben- en schelpenvisserij voor, samen met de verhoging van de netmaaswijdte voor de andere vissoorten. Dit zou van toepassing worden op de vangstgebieden in de Noordzee en in het Engels Kanaal. Niettegenstaande er tot nog toe geen beslissing hieromtrent genomen werd, heeft men toch als einddatum 31 juli gesteld. Volgens de E.E.G.-biologen staan de kreeften, krabben en schelpstand onder verhoogde exploitatiedruk en de voorgenomen verhoging van de netmaaswijdten zijn een noodzakelijke maatregel voor de instandhouding en bescherming van deze soorten. Voor de kreeft zal de lengte gebracht worden op 85 cm. voor de schaal, voor de „Spiderkrab” wordt dit 120 mm. en 95 mm. voor de schelpdieren, 30 mm. voor de „clamps”.

Niettegenstaande de nieuwe richtlijnen van de E.E.G. er speciaal zullen op aandringen, dat ondermaatse vis, schaal- en schelpdieren niet aan boord mogen gehouden worden, zijn er hier uitzonderingen voorzien, zoals bv. voor de haring en makreel, die voor 10% van het totaalgewicht van de vangst aan boord, ondermaats toegelaten is. Wat de netmaaswijdte voor de visvangst

in de Noordzee betreft, bestaan er plannen om deze van 80 mm. tot 90 mm. op te trekken met ingang van 1 jan. 1984. De E.E.G. zal zich hierover wel vóór 31 juli dienen uit te spreken, waarbij eveneens over het voorstel om een uitzondering hieromtrent te maken voor de vaartuigen uitgerust met een motor van meer dan 300 pk, die op de tong vissen. In dit verband moet eveneens vóór deze datum de beslissing vallen of de netmaaswijdte in het Engels Kanaal moet opgetrokken worden van 75 tot 80 mm.

In de E.E.G.-voorzieningen wordt eveneens gepland om de bijvangst aan vis in de garnalenvisserij op 50% te stellen van het vangvolume. Nochtans meent de E.E.G., dat er in de bijvangst bij het vissen op bruine garnaal onder de vis, niet meer dan 10% ondermaatse mag voorkomen. Er wordt hierbij nogmaals op gewezen, dat dit nog altijd voorstellen zijn, maar zelfs als ze niet in E.E.G.-verband aanvaard worden, de lidstaten, op basis van die voorstellen zelf nationale maatregelen in die zin mogen nemen. Wij zelf zijn zeker voorstander van deze maatregelen, omdat dit, na enkele maanden zeer gunstig zal uitdraaien voor de vissers, die trouwens tegen zichzelf dienen beschermd te worden.

W.W.F. TEGEN DOLFINARIUMS EN PRETPARKEN VOOR DOLFIJNEN EN WALVISACHTIGEN

Tweehonderd deelnemers aan een conferentie gehouden te Boston in de Verenigde Staten op initiatief van het WWF (Wild Life Fund) en van de Internationale Unie voor het behoud van de Natuur, zijn tot de bevinding gekomen, dat de dolfinen en walvisachtigen, die gebruikt worden in dolfinaria en pretparken, daar veel onder te lijden hebben en liefst terug naar hun natuurlijke omgeving zouden moeten gaan.

Ook het gebruik van levende walvisachtigen en dolfinen voor wetenschappelijk onderzoek moet zoveel mogelijk beperkt worden.

De resultaten en de adviezen verzameld op deze bijeenkomst te Boston, zullen op de eerstkomende vergadering van de Walvisvaartkommissie die terug te Brighton in Groot-Brittannië zal gehouden worden, voorgelegd worden.

Walvisachtigen en dolfinen zouden, volgens de konklusies te Boston genomen, veel onder hun gevangenschap te lijden hebben en het is, volgens de deelnemers aan deze conferentie, totaal immoreel deze dieren uit te buiten ten behoeve van het amusement en zelfs ten behoeve van onderzoeken.

Voor wetenschappelijk onderzoek moet men deze dieren niet gevangen nemen, maar in hun natuurlijke omgeving bestuderen.

We veronderstellen, dat men deze houding ook wel zal doortrekken voor de circusdieren alhoewel we toch ook waarschuwen voor bepaalde ekstreme standpunten zoals we die in de zee-robbenkwesie medegemaakt hebben. Ook op de Internationale Walvisvaartconferentie verle-

den zomer in Brighton gehouden, werden ekstreme standpunten ingenomen en doorgedrukt, waar beslist werd vanaf 1986 geen vangst op walvisachtigen meer toe te laten, iets waartegen, onder meer Noorwegen, Japan, Rusland en Peru bezwaar hebben aangetekend. Er is inderdaad een groot onderscheid te maken tussen het nemen en volgen van beperkingen op de vangst en het totaal verbieden hiervan.

h
netten
probleem?



BEL
YMUIDEN
STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Nadat de sluitingsdatum begin juni bereikt was, hadden zowat een honderdtal kandidaten gepostuleerd voor de 13 plaatsen van E.E.G.-inspecteur ter visserij. De ondervraging van de kandidaten zal tot einde juni duren, waarna de opleiding zal gebeuren in juli en augustus. Volgens E.E.G.-kringen in Brussel, zullen slechts de meest ervarenrijke kandidaten aanvaardbaar worden. Men neemt aan dat de controle op de visserij dan in september een aanvang zal kunnen nemen. Ondertussen worden de lidstaten verzocht te zorgen voor de toepassing van het in januari, tussen de „Tien” ondertekend gemeenschappelijk visserijbeleid.

■ Er wordt berekend dat de inspecteurs die de controle op de visserij voor de E.E.G. zullen verzekeren, met inbegrip van speciale vergoedingen en aftrek van de taks, tussen 650 en 950 duizend B.fr. jaarlijks zullen bedragen, dit volgens de dienstjaren en de capaciteiten. Ondertussen meent men te Brussel dat men het logboek, na overeenstemming in de gebruikte termen en visaanduidingen, hiermede in september of oktober zal kunnen starten. 't Zal er lief uitzien.

■ De man die het Spaanse galioen ontdekte dat in 1743 ten Noorden van Belle-Ile verging en slechts op 5 meter diepte rustte, samen met twee geldschieters en twee duikers, is voor de rechtbank van Lorient moeten verschijnen wegens plundering en heling van een zeewrak. Binst de instructie bekenden de beklaagden verscheidene staven goud evenals gouden munten boven gehaald te hebben, alsook voorwerpen met een geschiedkundige waarde. Het is omdat de verstandhouding in het groepje te niet gegaan was, kwestie van een gouden staaf die verdwenen was, dat één en ander aan de oren van het gerecht kwam. Onder de geldschieters bevindt zich een notaris. Er zit dus niet alleen vis in zee, maar ook gouden staven en munten.

■ In de E.E.G. bereikt de kwota voor de visvangst voor vismeeldoeleinden 1,5 miljoen ton, deze voor menselijk verbruik slechts 1,2 miljoen ton. Het overgroot gedeelte van de visvangst voor vismeeldoeleinden wordt door Deense vissersvaartuigen aangevoerd. Bij het vissen voor vismeeldoeleinden op sprot, smelt, blauwe wijting, zandaal, enz. mag echter een bijvangst van 10% vis voor menselijk verbruik aanwezig zijn. De Deense vissers mogen echter de vis niet sorteren en alles moet naar de vismeelfabrieken. Een verzoek om de verbruikersvis te mogen sorteren en afzonderlijk verkopen, werd door de E.E.G. afgewezen. En met reden, want nu reeds gaat het niet om 10% bijvangst maar om heel wat meer. Verder zijn we ervan overtuigd, dat er toch genoeg verbruikersvis buiten de markt de weg naar de verbruiker vindt. Op dezelfde manier zou de Deense visserij aldus, via een achterpoortje haar kwota op de beperkte soorten gevoelig kunnen verhogen.

■ Nu dat het wat stil is op het front van het dumpen van kernafval en het beperken van de zee-robberpopulatie, heeft het milieuschip Greenpeace, zijn activiteit verlegd naar de Beringzee om de Russische walvisvloot te hinderen bij het jagen op walvissen. Als de Russen werkelijk zo gemeen en slecht zijn als men gewoon is te le-

zen, dan zou het kunnen gebeuren, dat de milieumannen van een meer dan kale visserij thuis komen. Ook de Japanse zalmvissers zullen in hun visserij gestoord worden omdat in deze netten tevens dolfinnen en vogels terecht komen en er het leven bij inschieten. Alleen waar mensen gejaagd, vermoord of opgepakt worden heeft Greenpeace het nog de moeite niet waard geacht op te treden, evenmin als tegen de kernbewapening.

Men heeft de indruk dat Greenpeace veel geesteszieken omvat.

■ Foto's genomen door Russische vliegtuigen in de Noordelijke Stille Oceaan, hebben bewezen, dat meer dan 200 Japanse vissersvaartuigen de bilaterale Russische-Japanse visserijovereenkomst om in deze periode in dit gebied aan geen zalmvisserij te doen, overtreden heb-

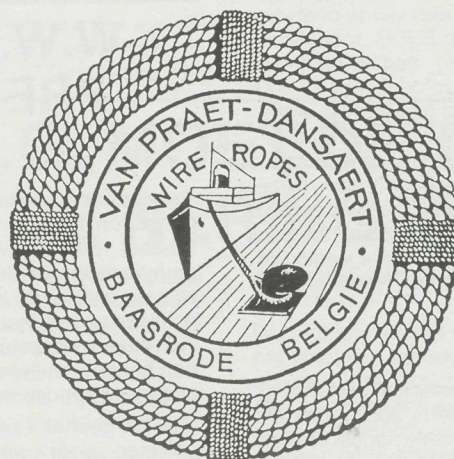
ben. De Japanse regering werd door de Russische op de hoogte gebracht, die de Japanse schippers verplicht heeft dit gebied te verlaten. Bilaterale overeenkomsten zijn er inderdaad om langs beide zijden geëerbiedigd te worden.

■ Uit een antwoord gegeven door de Commissie te Brussel op een schriftelijke vraag door een Europees Parlementslid uit Groot-Brittannië, blijkt dat de orientatieprijzen voor 1983 door de Raad van Ministers, in december 1982 opgetrokken werden met 9,5% voor kabeljauw, 5% voor schelvis, 6% voor wijting en 4% voor plaaijs. De producentenorganisaties hadden hiervoor respectievelijk 25%, 15%, 20% en 10% verhoging gevraagd. Hierbij werd, volgens de Commissie, rekening gehouden met de belangen van het bedrijfsleven en met deze van de verbruikers, alsook met de bijzondere marktstandigheden voor iedere soort.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

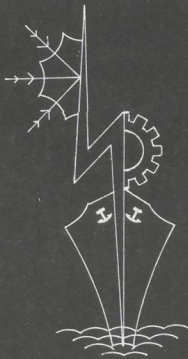
Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD:

(059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



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.

