50

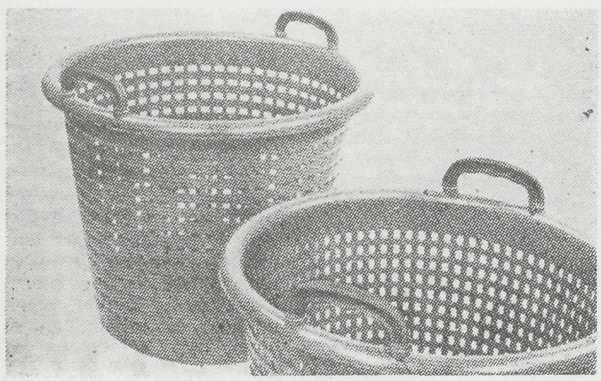
1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 28 OKTOBER 1983 – NR. 39



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

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten : Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 28 oktober 1983 – Nr. 39

LOWESTOFT-DELEGATIE VERZOEKT BELGISCHE TREILERS DAAR TE GAAN VERKOPEN

DIENT DE REDERSCENTRALE OM ONZE VISVANGSTEN NAAR HET BUITENLAND TE LOODSEN?

Als gevolg van een te geringe aanvoer op de visafslag van Lowestoft, zoekt men daar buitenlandse vissersvaartuigen aan te trekken om ter plaatse te verkopen. In dit verband bracht een afvaardiging uit Lowestoft een bezoek aan Oostende en Zeebrugge om kontakten op te nemen in die zin. Dit gebeurde in de eerste week van oktober. Vroeger telde Lowestoft meer dan honderd treilers, die voor een regelmatige aanvoer zorgden. Thans is dit geval verminderd tot iets boven de twintig. Het is duidelijk dat de viskopers en de visverwerkende nijverheid te Lowestoft hiermee in moeilijkheden zijn geraakt.

Dit bezoek werd in alle talen voor de beheerraad verzwegen.

Of de afvaardiging er in zal slagen Oostendse en Zeebrugse treilers te bewegen te Lowestoft te gaan verkopen, hangt natuurlijk af van een heleboel faktoren als daar voornamelijk zijn, de visprijzen, de dok- en lossingskosten, en vooral de nabijheid van deze haven tot de vangstgebieden waarop betrokken treilers vissen. Anderzijds kampt men, zowel te Oostende als in Zeebrugge met een immer kleiner aantal treilers, die er komen verkopen, zodat diegenen, die aan het verzoek van de afvaardiging uit Lowestoft gevolg zouden geven, een nog groter probleem zouden stellen wat de aanvoer in de eigen havens betreft. Ten slotte herleidt alles zich voor de visser op het „hoe en waar" zijn belangen liggen. We weten niet of deze afvaardiging uit Lowestoft waarborgen biedt aan de Belgische vissers in de zin van een gewaarborgde visprijs die hen met zekerheid een betere uitslag bieden dan in de eigen havens. En dan nog!

Als Belgische vissersvaartuigen onder meer in het Britse Grimsby gaan verkopen, dan is het in de eerste plaats voor andere redenen. De algemene onkosten zijn echter dubbel zo hoog als in België. Maar dat wordt weleens niet meegeteld.

Lowestoft zal dit nu te bewijzen hebben en de Belgiche vissers die er zouden verkopen, zullen hopen we, ook wel de balans hiervan maken.

Verscheidene **IJslandse** treilers hebben ook reeds te Oostende verkocht, dit op uitnodiging van de Stad Oostende en bepaalde kopers, hun vangst in de Oostendse afslag te zetten. Het ging hier in hoofdzaak over de rode poon (doraden). De eerste paar reizen zat het nog enigzins mede voor de betrokken IJslanders, maar weldra vergaten de kopers dat het alleen de gebo-den prijs was, die de IJslandse reders kon bewegen verder naar Oostende te komen verkopen. Het was ten slotte precies of de betrokken rederijen naar Oostende moesten komen verkopen, zodat de afslagprijzen het niet meer lonend maakten voor betrokken rederijen. Het gevolg daarvan was dan ook, dat de rechtstreekse IJslandse aanvoer uitviel. We konden de reders hierin geen ongelijk geven, al was hun komst graag gezien en bracht ze nering en tering. Voor het uitvallen van de IJslandse aanvoer te Oostende treft alleen de kopers schuld. In het begin gaf men nog rond de 2 duizend fr. de ben, hetgeen ook de kopers toeliet aan hun trekken te komen, terwijl de verkoper het er eveneens mede kon doen. De laatste lading bonen kreeg echter nog slechts 1.200 fr. de ben en meteen was het liedje uit met als gevolg, dat dezelfde kopers een paar weken later terug 3 duizend fr. en meer konden geven voor een ben van dezelfde vis.

Dat de afslag te Lowestoft, evenals de kosten ter plaatse, van aard zijn om de Belgische reders meer te bieden, dan in België het geval is, rekening houdend met al de ongemakken van een verkoop in het buitenland, dient nog bewezen te worden. Het antwoord vanwege de kopers en de handel in de Belgische afslagen, moet kordaat zijn.

Onze reders mogen ook niet vergeten, dat hoe meer zij de eigen markt aandoen, hoe meer gelegenheid zij de handel bieden om aan kliëntenwinning te doen en zelfs uit te voeren.

Als de Oostendse markt in de laatse tien jaar fel in koopkracht verminderd is, dan hebben de reders er ook schuld aan met in den vreemde te gaan verkopen en dus de kopers zonder bevoorradingsmogelijkheden ter eigen markt te laten, hetgeen hun afzetmogelijkheid heeft verkleind met alle nare gevolgen vandien, bij grote aanvoer.

En dat dient waarheidshalve ook wel eens gezegd.

(Vervolg volgende bladzijde)



De delegatie uit Lowestoft die door de Rederscentrale ontvangen werd (Foto: Fishing News)

Dient de Rederscentrale om de Belgische markt te onderrichten?

Ondertussen vernamen we, dat de afvaardiging uit Lowestoft door de directie van de Belgische producentenorganisatie zeer gul ontvangen werd, waar de prijzen besproken werden voor de vis van de Belgische vaartuigen die Lowestoft zouden aandoen. Volgens uitspraak van de woordvoerder van de Lowestoft-delegatie, ontvingen zij er een warm onthaal, met de belofte dat de directie hieromtrent haar leden zou kontakteren om eventueel de afslag van Lowestoft aan te doen. Eveneens werd door diezelfde directie van de Rederscentrale toegezegd, dat het aanbod om in Lowestoft te gaan verkopen, zou opgenomen worden in de twee-wekelijkse uitgave van het informatieblaadje. Betrokken woordvoerder voegde er nog aan toe, dat zij met hoop en vertrouwen van hun reis naar België zijn teruggekeerd, alhoewel zij zelf nu niet verwachten, dat de Belgische vissers op springen staan om onmiddellijk Lowestoft aan te doen.

Wijzelf zijn werkelijk benieuwd of de rederscentrale het inderdaad zal wagen, de belangen van de Belgische werklieden, vishandel en nevenbedrijven die even grote nood hebben aan meer schepen en meer aanvoer op de eigen markt, te schaden voor een bord linzensoep.

Want dan stellen we ook de vraag: is het daarvoor dat schepen moeten gebouwd en 80 % kredieten moeten verleend worden door de N.M.K.N. met honderden miljoenen tussenkomst in de interesten van het fonds der marine om een zeer verouderde vloot te vernieuwen?

Of is de leiding van de Rederscentrale er maar om aan show te doen, in plaats van een rol te vervullen die ons land, onze reders, onze vissers en onze vishandel ten goede komen: namelijk de Belgische markt zoveel mogelijk te verbeteren, in plaats van miljoen kg. uit de vreemde te moeten invoeren?

Tekstueel ontlenen we aan „Fishing News":
„A delegation consisting of George Howard, secretary of the Lowestoft Trawl Fish Merchant's Association, Ray Klinck Lowestoft docks manager and Malcolm Berridge, chief executieve of the Local and District Council, visited Ostende fish market **and met directors of the Belgian Fish Producers Association.** Among points which cropped up were the prices Belgian boats might earn if they land at Lowestoft, port landing charges and port facilities. Mr. Howard said **they were given a warm welcome.** They said the ware **very pleased** we had arrived for talks. The Belgian directors, he said, would be **contacting their members** and details of the port of Lowestoft would be prepared for **publication in a newspaper distributed to Belgian owners and skippers.** All of us feel optimistic that something will come out of the visit, though we don't expect them to come tearing over here straight away said M. Howard".

Vrij vertaald: „Een delegatie bestaande uit George Howard, sekretaris van de Vishandelsvereniging uit Lowestoft, Ray Klinck dokmanager en, Malcon Berridge, voorzitter van het lokale en distriktsraad, bezochten de Oostendse vismijn en ontmoetten er de directeurs en beheerders van de Belgische Producentenorganisatie (rederscentrale). Onder de behandelde punten kwamen voor, de prijzen die de Belgische vaartuigen zouden kunnen bekomen in Lowestoft, dok-, haven- en lossingsrechten en havenfaciliteiten. Mr. Howard zegde dat **zij een warm welkom kregen en dat zij** (de producentenorganisatie) zegden gelukkig te zijn met hun komst, voor besprekingen.

Tot daar wat we in Fishing News lezen.

De Belgische beheerders zouden dus hun leden kontakteren en details over de haven van Lowestoft zouden verzameld worden voor publikatie in een (informatie)-blad om uitgereikt te worden aan de Belgische reders en schippers.

Wij allen zijn zeer hoopvol gestemd, dat ons bezoek zal resultaten krijgen, alhoewel wij nu niet verwachten, dat men daar nu zit te springen van ongeduld om onmiddelijk naar Lowestoft te komen, aldus de Lowestoft afvaardiging.

* * *

Wij voegen hier aan toe, hoe de verantwoordelijken het nu ook mogen draaien of keren en wellicht terug komen op hun beloften, die ze aan de buitenlandse delegatie toezegden, feit blijft, dat hun eerste plicht ware geweest de betrokken delegatie er van op de hoogte te brengen, dat zij (de rederscentrale) de eigen lands- en streekbelangen te verdedigen hebben en de buitenlandse delegatie beleefd maar kordaat af te wijzen. Aan de hand van de uitlatingen die de heren uit Lowestoft deden, is zeker het omgekeerde gebeurd.

Wat het ergste is, is het feit dat de beheerders zelf van de Rederscentrale van dit alles niets afweten.

Triestig gedoe van hen die onze reders vertegenwoordigen en meer dan 20 miljoen in een jaar doen bijdragen ontvangen om de belangen, die toch deze zijn van de ganse visserijgemeenschap, te verdedigen.

STAANDE NETTEN VOOR VANGST VAN TARBOT

Wij hebben er reeds op gewezen, dat bepaalde vissers uit de Gemeenschap, staande netten uit zetten, die een hinder vormen voor de trawlvisserij. Aan de hand van een vraag gesteld aan de E.E.G.-commissie door de heer Battersby Robert, Europees Parlementslid voor Groot-Brittannië, en wanneer deze het bij het rechte einde zou hebben, zou de hinder die deze netten veroorzaken, **nog veel omvangrijker zijn** en deze vorm van visserij met onder meer 500 netten per vaartuig, niet verantwoord zijn.

Wij laten in verband hiermede vraag en antwoord volgen, waarbij we weerom moeten laten opmerken, dat men zijn handen in de onschuld wast en op een zeer dubbelzinnige wijze het geven van een oplossing opzij schuift. Is het onbekwaamheid van Europese ambtenaren of „laat maar gaan"? Dat is de vraag welke men terecht mag stellen, als men al dit laattijdig of niet antwoorden vaststelt?

Netten voor de vangst van tarbot

Sommige vissers uit de Gemeenschap zetten in het midden van de Noordzee netten uit voor de vangst op tarbot, welke netten die kilometers lang zijn, wel een week lang bijven uitstaan.

Tarbot leeft nog betrekkelijk lang na in de netten te zijn gevangen maar kabeljauw sterft na de vangst zeer snel, waardoor er bij het ophalen van de vangst betrekkelijk verse tarbot en grote hoeveelheden dode en rottende kabeljauw in de netten wordt aangetroffen.

Bovendien zet één enkele vissersboot wel 500 netten uit waardoor grote delen rond de Doggersbank voor trawlers en vissers met drijfnetten afgesloten zijn.

Wat zal de Commissie ondernemen om aan deze situatie een einde te meken?

Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie.

Voor de bij de Raad in te dienen voorstellen inzake de visserijwetgeving hanteert de Commissie de volgende criteria: ten eerste de ernst van het probleem dat met de rechtsvoorschriften moet worden opgelost, ten tweede de uitvoerbaarheid van deze voorschriften en ten derde de kans op doeltreffendheid, waarbij rekening wordt gehouden met de moeilijkheden en kosten van het toezicht op de naleving op zee.

De Commissie meent op grond van de gegevens die zij over het door het geachte Parlementslid gestelde probleem heeft kunnen verkrijgen, dat niet aan bovengenoemde criteria is voldaan.

Nog in verband hiermede stelde eveneens Sir Jack Stewart-Clark een vraag waarbij in het antwoord eveneens aan het probleem werd voorbijgegaan. Vraag en antwoord luiden als volgt:

Het gevaar van het vissen met enkeldradig staand want

Het veel voorkomende gebruik van het nieuwe enkeldradig staand want vormt een ernstige bedreiging voor de visbestanden in de hele Gemeenschap. Een Britse krant heeft becijferd dat het ongelimiteerde gebruik hiervan in de Britse kustwateren het bestand aan eetbare vis binnen tien jaar zou kunnen uitroeien en bijgevolg de werkgelegenheid van kustvissers verloren doen gaan.

De bedreiging van deze arbeidsplaatsen komt voornamelijk door het toenemende aantal amateurvissers dan in het weekeinde met letterlijk kilometerslang enkeldradig staand want vanuit voertuigen met vierwielaandrijving alles vangt wat er voorbij zwemt, inclusief jonge onvolwassen en geslachtsrijpe vis.

Verder bestaat er het risico van losgescheurde segmenten enkeldradig staand want die, omdat het niet verrot, jaren op of vlak onder het oppervlak blijven drijven waardoor alles wat er zwemt in de netten verstikt raakt.

Aangezien de kustvissers in toenemende mate in hun bestaan bedreigd worden, moeten zij steeds vaker ditzelfde soort netten gebruiken om te kunnen concurreren. Dit werkt de uitroeiing van de visbestanden in de hand.

Deze bedreiging wordt in Noord-Amerika en Zuid-Afrika, echter nog niet in Europa, zeer serieus genomen. Is de Commissie voornemens om, als zaak van hoge prioriteit, het gebruik van enkeldradig staand want in kustwateren te verbieden ten einde de nog niet volwassen en geslachtsrijpe visbestanden en de werkgelegenheid van de kustvissers te beschermen?

Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie

De Commissie heeft geen advies ontvangen van de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee, noch van het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de visserij, waaruit zou blijken dat het gebruik van enkeldradig staand want in de kustwateren zo omvangrijk is dat daardoor in de vraag genoemde bedreiging zou ontstaan. Evenmin is daarvan kennis gegeven door enige Lid-Staat.

DE HARINGVANGST EN ZIJN QUOTA

GEEN AKKOORD TE LUXEMBURG

De zoveelste bijeenkomst van de minister der „Tien" die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, is een maat voor niets geweest. Op 19 oktober kwam men opnieuw te Luxemburg bijeen om de verdeling van de vangstcijfers voor over de lidstaten vast te leggen en dit nadat het jaar 1983 praktisch reeds ten einde is!

Omdat er echter geen voorafgaandelijke overeenkomst mogelijk was over de opdeling van het algemeen haringkwotum in nationale kwota, weigerden bepaalde landen-lidstaten de vangstcijfers voor de gewone vissoort in bespreking te nemen. Ondanks uitputtende discussies, is de Raad van Ministers er niet in geslaagd, op basis van een nieuw aangepast voorstel uitgaande van de Commissie, overeenstemming te bereiken.

Onze staatssekretaris, de heer Dekeersmaeker, heeft op de bijeenkomst de Belgische eis verwoord en herhaald dat de haringvisserij van essentiëel belang is voor de Belgische visserijvloot, en dat aldus België de vangsthoeveelheid opeist, die noodzakelijk is voor de leefbaarheid van deze sektor.

Door het uitblijven van een akkoord, is een weinig duidelijke situatie ontstaan op het juridisch vlak wat de toegelaten vangsten voor 1983 en later betreft, alhoewel men dan maar voorlopig vist en dit dan op basis van de cijfers van het voorgaand jaar.

Bij het uiteengaan heeft de Raad beslist op 14 december eerstkomende een nieuwe vergadering te beleggen om zowel de verdeling van het algemeen haringkwotum als dit der andere, aan beperking onderhevige vissoorten, tot een oplossing trachten te brengen.

Wat er ook van zij, is het eerder beschamend dat men op 14 december 1983 nog moet trachten een overeenkomst te bereiken over de vangstverdeling 1983! De ministeriële onmacht door de betrokken E.E.G.-ministers ten toon gespreid, is zeker niet van aard, om het vertrouwen in de E.E.G. te bevorderen. Nu men onder de „Tien", in feite te herleiden tot „Zeven" omdat noch Luxemburg, noch Italië noch Griekenland in deze besprekingen belang stellen, niet tot een overeenkomst geraakt, vragen we ons bezorgd af, wat het worden zal met Portugal en voornamelijk met Spanje er bij, wanneer deze tot de Gemeenschap zullen toetreden, hetgeen men tegen einde 1985 voorziet!

Wat België betreft, moeten we de pogingen om rechtvaardig toebedeeld te worden, wat ons toekomt, door Staatssecretaris Dekeersmaeker aangewend, loven en komt het ons voor dat deze knappe Minister ook zeer „fish minded" is geworden.

En dat doet de visserij groot genoegen.

EN DE NEDERLANDSE MINISTER?

Door het feit dat de Nederlandse Minister Braks kwaad weg gelopen is uit de bijeenkomst van de visserijministers van de Gemeenschap, gehouden te Luxemburg op 19 oktober, omdat Nederland slechts 25 % toegemeten kreeg van het totaal haringkwotum in de zuidelijke Noordzee, heeft dit aanleiding gegeven de schuld van het mislukken van de bijeenkomst van Luxemburg in de schoenen te schuiven van de Nederlandse Minister. Voor ons ligt de schuld wel in het te klein totaalkwotum, dat door het vissen is vrijgesteld op advies van de biologen en dit terwijl elkeen weet dat er genoeg haring zit, om zonder



Staatssecretaris De Keersmaecker die de Belgische belangen op een voorbeeldige manier verdedigt.

gevaar voor het haringbestand, een beduidend groter kwotum uit te schrijven, zodat de visserij van elke lidstaat beter aan haar trekken zou kunnen komen.

LAATSTE BERICHTEN

Ondertussen vernemen we, dat er zelfs kans bestaat, dat de ministerraad heel eenvoudig haar pogingen om tot een verdeling van de haring voor 1983 te komen, zou opgeven en zich wijden aan een bespreking over de haring 1984, waarvoor zelfs 150 duizend ton zou voorzien worden, hetzij bijna het dubbele van 1983. Men hoopt hiermede alle haringvissende lidstaten te kunnen voldoen en hen terzelfdertijd gunstiger te stemmen om tot een overeenkomst te komen voor opdeling van de kwota beschermde vissoorten. Tevens zou men over geen verdeling 1983 meer spreken, omdat het duidelijk is, dat intussen de totale kwota, zo niet reeds overschreden, dan toch voor 1983 reeds uitgeput is. Men zou aldus laten verder vissen op basis van de cijfers 1982, die hoger liggen dan deze voor 1983. Anderzijds zou definitief afgezien worden van verdere haringvisserij in centraal en in het noorden van de Noordzee, visserij die onderbroken werd omdat men daar evenmin tot een akkoord kon komen, kwestie van de opdeling in landenkwota.

De niet geviste tonnage zou dan echter toegevoegd worden aan het totaal kwotum voor 1984 *voorzien voor deze gebieden.*

Wordt de mogelijkheid voorzien voor een vangstmogelijkheid in de zuidelijke Noordzee van 150 duizend ton voor 1984, dan zou dit zelfs boven de 200 duizend ton gaan voor 1985! Goed nieuws dus voor onze haringvissers, minstens als deze toegelaten verhoogde aanvoer voor de volgende jaren geen aanleiding zou geven tot het ineenstorten van de afslagprijzen en dat de haring er is.

We stellen echter nog steeds de vraag, hoe lang nog het stelsel van quota voor alle soorten vis zal aangehouden worden in plaats van ernstig een stelsel te bestuderen zoals in sommige landen gebruikt, en wel nl.: gedurende bepaalde perioden van het jaar bepaalde paaiplaatsen verbieden, de 12 mijl-zone streng bewaken voor *alle vaartuigen van meer dan 300 PK maar dan* door deze motoren en geen hogere PK's, en ook de netmazen voor om het even welke visserij vast te leggen, aldus gedaan makend met logboeken miserie welke men nu zal inbrengen en zware straffen op te leggen aan allerlei overtreders van om het even welke land en voor het even welke visserij?

Maar zullen de biologen en hun regeringen ooit op dergelijke praktische wijze aansturen?

Of is het hier weeral om honderden nutteloos gestichte job's in leven te houden? We stellen de vraag?

P. VANDENBERGHE

DE OOSTENDSE VISSERSOPSTAND VAN 1887

In de conferentiezaal van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde aan de Dr. L. Colenstraat te Oostende organiseert de heemkundige kring „De Plate", donderdag 27 oktober te 20.30 uur een voordracht met Jef Klausing over „De Vissersopstand in 1887 te Oostende". Er is veel geschreven geweest over de beruchte vissersrevolutie van augustus 1887 te Oostende en ook veel verteld.

Nog 70 jaar na de gebeurtenissen verschenen verschillende artikels hieromtrent, niet alleen in de plaatselijke, maar ook in de nationale pers. Wijlen dr. Jos de Smet, Rijksarchivaris wijdde er een belangrijke bijdrage aan in Biekorf nr. 10/1954.

Wat is er toen allemaal gebeurd? Jef Klausing heeft alles zoveel mogelijk uitgeplozen: de feiten zoals in de pers beschreven en uit de processtukken blijken, de invloed ervan op de bevolking en het proces zelf. Aan de hand hiervan zal hij trachten de gebeurtenissen voor te stellen zoals ze zijn voorgevallen, samen met de „petite histoire", die niet zonder belang is voor de plaatselijke heemkunde.

Van groot belang zijn evenwel de oorzaken en de feiten, die aanleiding gaven tot de opstand. Naderhand dan de gevolgen: de slachtoffers, het onderzoek, de rechtszitting, het vonnis en de repressie. Dit alles wordt voorgesteld in het bestek van de toenmalige broeierige sfeer van sociale onrust in onze gewesten. Leden van de „De Plate" en alle belangstellenden zijn welkom.

BEVORDERING VAN DE EXPERIMENTELE VISSERIJ EN VAN GEMEENSCHAPPELIJKE ONDERNEMINGEN

Een nieuwe verordening van de E.E.G. heeft tot doel een regeling te treffen inzake de experimentele visserij en van de samenwerking op visserijgebied in het kader van gemeenschappelijke ondernemingen.

Ten einde een betere voorziening van de markt of een beter gebruik van de door de beperking *van de vangstmogelijkheden vrijgekomen* vangstcapaciteit te stimuleren, kunnen de Lid-Staten een regeling invoeren ter bevordering van de heroriëntatie van de visserijactiviteit.

Deze heroriëntatie kan geschieden langs de volgende wegen:
- Experimentele visserijcampagnes, uit te voeren met schepen die onder de vlag van een Lid-Staat varen;
- samenwerking met partners uit een derde land uit het Middellandse-Zeegebied of van de westkust van Afrika in het kader van gemeenschappelijke visserijondernemingen.

De Gemeenschap neemt deel in de uitgaven die voortvloeien uit maatregelen ter bevordering van de heroriëntatie die na de inwerkingtreding van deze verordening door de Lid-Staten worden vastgesteld.

De experimentele visserijcampagne richt zich tot de 200 zeemijlen uitstrekkende zones gelegen langs de kusten van de lidstaten, voor de vangst en de afzet van bepaalde soorten waarop voorheen nauwelijks werd gevist, ofwel het *opsporen van bijzondere zones. Ten aanzien* van de overige zones betekent het de vangst en de afzet van soorten waarop de schepen die onder de vlag van een lidstaat varen niet-traditioneel gevist hebben, of het opsporen van nieuwe visgronden.

Gemeenschappelijke visserijonderneming is een onderneming die, hetzij in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst, hetzij in de vorm van een kapitaalvennootschap is opgericht door natuurlijke of rechtspersonen uit de Gemeenschap en natuurlijke of rechtspersonen uit een derde land uit het Middellands Zeegebied of van de westkust van Afrika voor gemeenschappelijke *bevissing van de visgronden van dat land.*

EXPERIMENTELE VISSERIJKAMPAGNE

De Lid-Staten die deelnemen aan de financiering van door onder hun vlag varende schepen uit te voeren campagnes, kennen een heroriëntatiepremie toe welke dient om bij te dragen tot het evenwicht van de exploitatierekening.

De heroriëntatiepremie wordt toegekend op basis van het verschil tussen de exploitatiekosten en de opbrengsten van de afzet van de vangsten van het betrokken schip, binnen de grenzen van het bedrag waarover de in artikel 3, lid 4, bedoelde beslissing is genomen.

Om in aanmerking te komen voor toepassing moeten de campagnes aan de volgende voorwaarden voldoen:
a) *zij moeten vissersvaartuigen betreffen met* een lengte tussen de loodlijnen van meer dan 24 meter;
b) zij moeten een duur hebben van minimaal 30 visdagen per jaar, te bereiken in een of meer reizen;
c) aan boord moeten een of meer waarnemers aanwezig zijn of, wanneer zulks onmogelijk is, moet er een wetenschappelijk waarnemer aan de voorbereiding van de reis en de verwerking van de verkregen resultaten deelnemen.

SAMENWERKING IN HET KADER VAN GEMEENSCHAPPELIJKE VISSERIJONDERNEMINGEN

Voor het verkrijgen van de premie moet de begunstigde een tevoren door de buitenlandse partner goedgekeurd basisschema van overeenstemming voorleggen. Dit schema dient de in bijlage vermelde technische gegevens te bevatten en in de volgende voorwaarden te voorzien:

a) voor de in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst opgerichte gemeenschappelijke ondernemingen:
- de tijdelijke overdracht voor één of meer periodes van ten minste drie opeenvolgende maanden, van schepen die visserijactiviteiten hebben uitgeoefend tijdens ten minste 120 dagen in de 12 maanden die aan de voorlegging van het basisschema van overeenstemming voorafgegaan;

b) voor de in de vorm van kapitaalvennootschappen opgerichte gemeenschappelijke ondernemingen:
- de tijdelijke overdracht voor één of meer periodes van ten minste drie opeenvolgende maanden of de definitieve overdracht van schepen die visserijactiviteiten hebben uitgeoefend tijdens ten minste 100 dagen in de 12 maanden die aan de voorlegging van het basisschema van overeenstemming voorafgaan:
- een deelname van onderdanen van de Gemeenschap in het maatschappelijk kapitaal van de gemeenschappelijke onderneming van meer dan 40 %, of op het maximumniveau, als bepaald in de plaatselijke wetgeving, als dit niveau minder dan 40 % bedraagt.

Binnen de grenzen van de daartoe in de begroting opgenomen kredieten vergoedt de Gemeenschap de Lid-Staten 50 % van de voor financiering in aanmerking komende uitgaven die voortvloeien uit de toekenning, tijdens een periode van drie jaar vanaf de inwerkingtreding van in deze verordening bedoelde premies.

De totale kosten ten laste van de begroting van de Gemeenschap worden geraamd op:
- 11 miljoen Ecu voor de heroriëntatiepremie (± 475 miljoen fr.).
- 7 miljoen Ecu voor de samenwerkingspremie (± 300 miljoen fr.).

Deze verordening is in voege getreden sinds 25 oktober 1983.

Besluit: we zijn benieuwd wat de voorlichting zal zijn van onze vissers over deze verordening, zowel door de betrokken departementele diensten als door de producentenorganisatie. In andere bepaalde lidstaten start het land zelfs met experimentele kampagnes geleid door een hiervoor speciaal ingezet oceanografisch onderzoekingsschip, hetzij dit land over dergelijk vaartuig beschikt, hetzij het voor deze doeleinden gecharterd wordt.

Er zou, naar ons inziens eveneens in gemeenschap met een land dat over dergelijk onderzoekingsschip beschikt, opgetreden worden en de kosten naar evenredigheid verdeeld. Daar waar zoveel voor de landbouw gedaan wordt en de boeren een minimumprijs gewaarborgd worden voor een overproduktie aan melk en vlees (waardoor maar duchtig voortgeproduceerd wordt) hetgeen tientallen miljarden kost, met de bijkomende zorgen voor het bergen van de tot boter verwerkte melk in onmetelijke koelkamers en het onderhoud van deze vlees- en boterbergen, zou inderdaad de visserij wel wat minder stiefmoederlijk mogen behandeld worden.

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

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
✆ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

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

Abonnementen 1984

Overwegende dat het abonnement op ons vakblad sedert 1978 niet-verhoogd werd en zowel het papier, de lonen en de posttarieven sedertdien met minstens 20% verhoogden, hebben we ons verplicht gezien, de abonnementsprijs voor 1984 lichtjes te verhogen in acht nemend, dat ons vakblad van inhoud en vorm veel vergroot is en elkeen de waarde en het groot nut er van heeft leren waarderen.

Vanaf volgend jaar zijn de prijzen aldus als volgt vastgesteld:

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. — 6 MAANDEN 1.200 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 OP 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

Wie van nu af inschrijft krijgt „Het Visserijblad" tot 1 januari 1984 kosteloos.

RESOLUTIES UITGAANDE VAN HET EUROPEES PARLEMENT OVER DE VISSERIJ

Door het Europees Parlement werden 2 resoluties gestemd waarbij de voorzitter verzocht werd deze aan de Commissie te Brussel over te maken. De eerste resolutie ging over het gebrek aan raadpleging van het Europees Parlement vanwege de Commissie, waarbij bezwaar aangetekend wordt tegen het buiten elke discussie houden over visserijaangelegenheden van het Europees Parlement.

Deze resolutie luidt:

1. wijst erop dat het Parlement sinds 1976 voortdurend druk heeft moeten uitoefenen om over te vangen hoeveelheden, quota's, technische en controlemaatregelen, structuurmaatregelen en akkoorden met derde landen te worden geraadpleegd;
2. wijst elke poging van de Raad of de Commissie van de hand die beoogt het Parlement buiten de discussies over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijke visserijbeleid te houden;
3. dringt er derhalve bij de Commissie en de Raad op aan dat zij het advies van het Europese Parlement inwinnen in de aangelegenheden waarin zulks tot nu toe gebruikelijk was, zonder dat deze verzoeken om advies het karakter krijgen van raadplegingen „ad hoc", waartoe de Raad of de Commissie naar believen kan besluiten;
4. verzoekt de Commissie en de Raad samen met het Parlement de nodige procedures vast te stellen ten einde elk interinstitutioneel conflict te voorkomen;
5. verzoekt zijn voorzitter deze resoluties aan de commissie en de Raad te doen toekomen.

De tweede resolutie gaat over de haringvisserij waarvan we hieronder eveneens de inhoud weergeven:

1. doet een dringend beroep op de Commissie en de Raad om via een urgente procedure de definitieve quota's voor de haringvangst vast te stellen en er vervolgens op toe te zien dat vangsten boven de aan iedere Lid-Staat toegewezen quota's worden verhinderd;
2. wijst de Commissie op de huidige ontoereikendheid van haar controlemaatregelen en op het nog steeds ontbreken van een doeltreffend inspectieorgaan;
3. verzoekt de Commissie erop toe te zien dat geen exportrestituties worden betaald voor haring of ander vissoorten, zoals makreel, die door een Lid-Staat op niet-legale wijze zijn gevangen;
4. verzoekt de Commissie, gezien de ernst van de situatie en het dringende algemene belang van deze kwestie, het Parlement maandelijks in te lichten over het percentage van de quota's die door iedere Lid-Staat en door ieder derde land met visrechten in communautaire wateren gevangen zijn en daarbij te vermelden welke maatregelen zij in geval van overbevissing heeft genomen;
5. wijst er nogmaals op dat het niet tijdig vaststellen van definitieve quota's c.q. het jaarlijks sterk veranderen van de toegewezen quota's, het gemeenschappelijk visserijbeleid ernstig in gevaar brengt, omdat dit beleid op deze wijze in onvoldoende relatie staat met de belangen van de vissers;
6. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de Regeringen van de Lid-Staten.

Deze beide resoluties wijzen er op dat net zoals dit door de nationale regeringen met de nationale parlementen gebeurt, het Europees Parlement ook altijd voor voldongen feiten geplaatst wordt, behalve dan wanneer zij de begrotingen moeten stemmen.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY.

Verscheidene Belgische vaartuigen verkochten verleden week in Grimsby. Het gaat over de Z.50 „Tijl", de O.315 „Jean Hélène" en de O.313 „Falcon".

Het beste resultaat noteerde men voor de Z.50 die 485 van onze bennen in de markt zetten en hiervoor een brutobesomming verwezenlijkte van 1,6 miljoen B. Fr., hetzij een gemiddelde van 3.300 B.Fr. de ben.

De O.315 van de rederij Noordvisserij voerde 414 van onze bennen aan voor een brutobesomming van 1,54 miljoen B.Fr., hetzij een gemiddelde per ben van 3700 B.Fr. De 0.313 voerde 400 van onze bennen aan voor een besomming van 1,46 miljoen B.Fr., hetzij een gemiddelde per ben van 3.650 Fr.

Niettegenstaande tamelijk hoge gemiddelde prijzen, lag de aanvoer eerder aan de lage kant zodat geen uitzonderlijke besommingen werden verwezenlijkt. In de eigen Belgische afslagen zouden de prijzen voor de vis zeker niet minder geweest zijn, integendeel. En dan mag men niet vergeten dat de visafslag en onkosten in onze vismijnen van lossen, sorteren, enz. zeker de helft goedkoper zijn dan in een vreemde en vooral de Engelse markten, die opwegen tegen één of twee dagen kortere zeereizen.

Of de betrokken rederijen thans nog profijt doen met in Groot-Brittannië te verkopen, is toch wel twijfelachtig als we de reuzeprijzen bekijken die sinds enkele weken in de Belgische afslagen voor de vis aangeboden worden.

Typerend in dit geval is de verkoop door de O.129, terug van de visserij op IJsland en die met 530 bennen een brutobesomming verwezenlijkte van 2,711 miljoen fr., zijnde een gemiddelde prijs per ben van 5.100 fr.! De O.123 met 60 bennen vis haalde een besomming van 324.478 fr. hetzij een gemiddelde prijs per ben van 5.400 fr. Het is nu wel duidelijk, dat dit uitzonderlijke weken zijn als gevolg van de schaarse aanvoer die zich overal deed gevoelen wegens het slecht en stormachtig weder en het feit dat een achttal koppels de haringvisserij bedrijven. Maar dit was ook het geval voor Groot-Brittannië en de gemiddelde prijzen per ben voor de Belgische vaartuigen lagen iets boven de 3.000 fr. Wel kan een eenzijdige aanvoer van verscheidene honderden bennen van eenzelfde soort, zoals dit het geval is met de pladijsaanvoer, van aard zijn op de prijs van deze soort te drukken, vooral gezien door het uitblijven van deze vaartuigen, deze markt of een gedeelte ervan verloren gegaan is in de Belgische afslagen. Daar dient men nu ook rekening mede te houden. En dat is niet de schuld van de vishandel maar van de reders zelf, waarvan sommigen een speciale voorliefde hebben voor de verkoop in de vreemde, wat ten zeerste te betreuren valt.

Apollinaris

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

HET OOSTENDS STADSBESTUUR EN DE DIEFSTALLEN EN INBRAKEN IN DE VISMIJN

We hebben reeds verscheidene malen gewezen op de talrijke diefstallen en inbraken welke in de Oostendse vismijn en in de vissershaven, zijde vismijn, geschieden. We raden voor die reden alle reders aan, zoveel mogelijk hun schepen te meren langs de Hendrik Baelskaai, die fel bewoond en verlicht is, waar hetzelfde niet kan gezegd worden van de zijde der vismijn, die 's nachts een donker hol is.

Dat de verlichting aldaar praktisch nul is, uit besparingsredenen, is enerzijds goed bedoeld, maar anderzijds een grote vergissing.

Op gebied van verlichting zijn er veel andere punten, waar de verlichting nutteloos is.

Om van de vissershaven te spreken, wijzen we maar naar het gedeelte van de Ankerstraat van het Rijksstation weggaande naar het militair hospitaal dat boordevol verlicht is, waarschijnlijk om het wild toe te laten zijn weg te vinden.

En dan spreken we niet van de super-verlichting van de Dr. Ed. Moreauxlaan die er nevens de breede koninklijke baan Oostende-Blankenberge gelegen is, waar een van beide zeker voor de helft minder zou dienen verlicht.

Naar aanleiding van het gebrek aan politiekontrole, werd aan het herstel- en scheepsbouwbedrijf SCAP, door de burgemeester een brief gestuurd, waarin hij meldt dat de politiediensten praktisch elke nacht controle uitoefenen en dat het praktisch onmogelijk is een bestendige aanwezigheid moeilijk te realiseren, al erkent hij dat bij de huurders van pakhuizen twee tot drie maal in de week wordt ingebroken en beschadigingen worden aangebracht.

Waarom wordt tevens de vismijn niet afgesloten voor alle vrachtverkeer tijdens de verkoop? Daarvoor is er toch niet meer personeel nodig.

Bij een dezer **zeldzame** kontrolen, waarvoor op frekwenter aanwezigheid zal aangedrongen worden, werden vorige week 's nachts vier kerels aangetroffen, die er niets te zien hebben en de vismijn moesten verlaten.

Dat men aan besparingen van personeel moet doen, zijn we het eens.

Maar het mag en moet gezegd, dat door een reorganisatie van de stads- en verkoopdienst aldaar nog een grote verbetering kan ingebracht.

Het sluis- en dokpersoneel, dat er 's nachts van dienst is, zou politietoezicht of macht moeten krijgen, uitgerust worden met modern en snel vervoermateriaal om gewapend 's nachts regelmatig toezicht uit te oefenen.

Want hoeveel dagen in de week vergen onze moderne sluizen hun aanwezigheid aldaar.

Deze mensen, goed opgeleid, zullen zich zeker daartegen niet verzetten.

Maar men moet de moed hebben tegen alle zogezegde beweegredenen van om het even wie, het te doen.

Te veel belanghebbenden (?) wensen liever *een toestand zoals ze nu is, te blijven bestaan.* We kennen de redenen. En die zijn niet alleen te vinden onder vreemd gespuis, maar ook onder reders, handelaars en allerhande.

En we stellen ons ook de vraag waarom er daar nog een nachtwaker-huisbewaarder woont? Is het om er een rustig verblijf te hebben en een kijkje te nemen op al wat niet mag en zonder meer?

Als men de Oostendse vissershaven terug nieuw leven wil inblazen, dan volstaat het niet er drie scheepswerven die zelf initiatieven nemen, te zien aan het werk gaan, maar te zorgen dat deze haven, die veel beter geschikt is voor de aanvoer en verkoop dan de andere havens, met moderne middelen uit te rusten.

Onze werven en herstelwerkhuizen zijn uitstekend. De leveringsbedrijven insgelijks.

Als we daarenboven vaststellen dat de scheepswerven en herstelbedrijven alleen meer dan 300 werknemers te werk stellen, dan is het ook normaal dat de stad Oostende inziet dat, wat te Zeebrugge betracht en verwezenlijkt werd en nog wordt, Oostende, centraal gelegen, dat even goed kan.

In een schrijven door S.C.A.P. aan het stadsbestuur gericht, wordt o.m. het volgende geschreven:

Als we daarenboven vaststellen, dat we voor het te werk stellen van meer dan 45 werkmensen in ons bedrijf en het scheppen van een moderne scheepswerf nog te Oostende moeten belastingen betalen voor het te werk gesteld personeel en de moderne machines in gebruik, dan zult U het met ons als werkgever en coöperatief bedrijf van de Middenstanders, eens zijn, dat dit niet werkverschaffend maar werkgelegenheid vernielend is, waarover bij alle politieke instanties veel lawaai gemaakt wordt maar weinig daadwerkelijk nuttigs, in acht nemend dat de tewerkgestelden daardoor ook meer belastingen betalen en minder ten laste zijn van de gemeenschap, wat men te Oostende niet schijnt te willen begrijpen, maar in andere steden wel.

★

★ ★

Tot daar dit schrijven.

En dan spreken we niet over het feit, dat de stad het vlotdok nog in geen tien jaar gebaggerd heeft, in zoverre dat ook hier het vlotdok bestendig op hoogwater peil dient gehouden.

Nu het nieuw schepencollege met goede intenties maar met een slechte financiële beurs af te rekenen heeft, mag het niet dat men de zo noodzakelijke moderniseringswerken uitstelt, wat een verkeerde berekening daarstelt en terug een groter werkloosheid zal scheppen.

Met alle middelen moeten ook onze visserssvaartuigen naar onze vissershavens geloodst in plaats van naar den vreemde.

De rol van de verantwoordelijken is dit te bewerken niet alleen in het belang van de ganse visserij- en vishandelsgemeenschap, maar in dat van alle nevenbedrijven en onze toch aktieve bevolking.

P. VANDENBERGHE

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.**
   Door Gaston en Roland Desnerck.
   Deel I verkoopprijs 1.400 fr. + 84 fr. BTW.
   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 1983 aangevuld tot einde december 1982.**
   Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.

6. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
   Verschillende soorten zeevis.
   Schaal- en weekdieren.
   Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.

7. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
   Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.

8. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
   Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.

9. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
   Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

10. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
    Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.



Voorzitter Fons Dekeyser nam afscheid van de Loodsen Sportvereniging. Vooraleer het voorzitterschap over te geven aan zijn opvolger met name Roland Simoen, bracht hij nog een bezoek aan de „Ibis" waar hij de opbrengst van het jaarlijkse Loodsen Sport tornooi, ingericht door de Oostendse Loodsen, overhandigde aan directeur Caestecker. Een groepsfoto met de „Ibis-jongens" mocht zeker niet ontbreken.



ADVIES VAN DE BEDRIJFSRAAD VOOR DE ZEEVISSERIJ

De heer Leclercq, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers stelde aan staatssekretaris Dekeersmaecker voor Europese Zaken en Landbouw, waaronder de visserij ressorteert, volgende vraag:

De Bedrijfsraad voor de zeevisserij heeft zopas een advies gepubliceerd over de problematiek en de perspectieven van het zeevisserijbedrijf en zijn subsectoren.

In dit advies worden diverse suggesties en voorstellen geformuleerd. Graag vernam ik van de heer Staatssecretaris welke zijn standpunt is in verband met de volgende voorstellen:

1. de uitwerking van een speciale kredietregeling, onder meer bijzondere maatregelen bij seriebouw, ten voordele van de nieuwbouw in de kustvisserij;

2. de uitwerking van bijkomende kredietvoorwaarden en steunmaatregelen met het oog op de invoering van brandstofbesparende technieken in de zeevisserij;

3. het ter beschikking stellen van de nodige fondsen voor het zogenaamde projectenbeleid;

4. de eventuele aanpassing en verhoging van de binnen het Europees visserijbeleid toegestane quota;

5. het wekken van interesse bij de consument voor minder gekende vissoorten, bij middel van een gerichte propaganda;

6. de verbetering van de infrastructuur van vismijnen en pakhuizen en de aanwending hiertoe van fondsen via de E.O.G.F.L.;

7. de noodzaak een vestigingswet in te voeren, zowel in de groot- als in de kleinhandel;

8. de invoer van grondstoffen voor de conservennijverheid uit geassocieerde zogenaamde lage loonlanden.

Hierop antwoordde de staatssekretaris als volgt:

Ik dien aan te stippen dat onderhavige vraag betrekking heeft op een reeks beleidskwesties die tot de bevoegdheid van meerdere departementen behoren.

Wat betreft de erin aangehaalde kwesties die tot mijn bevoegdheid behoren, heb ik mijn terzake bevoegde diensten opdracht gegeven, dit advies te onderzoeken en mij ten spoedigste commentaar en suggesties te laten geworden. Ik kan het geacht Lid de verzekering geven dat ik te gepasten tijde aan zijn verzoek het nodige gevolg zal geven.

* *
*

De staatssekretaris gaf een antwoord, waarnaar men terug het raden heeft, en zeker naar het tijdstip dat een antwoord, als er al een antwoord gegeven zal worden, zal volgen. Anderzijds vormen de suggesties en voorstellen, door de Bedrijfsraad geformuleerd, zeker wel een programma dat de moeite waard is om uitgewerkt te worden en om gevolg aan te geven.

„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 en 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 inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.



A.v.d.Velden

Levering en reparatie van:
- Hydraulische stuurmachines
- Hydraulische aandrijvingen van Lieren, Winches en nettenrollen
- Vaste roeren en speciale flaproeren

Leertouwen v.d. Velden

Levering en reparatie van:
- Automatische piloten
- OKI radars
- Honda echoloden en sonars
- Shipmate Decca ontvangers en plotters
- Marifoon en radio-telefonie installaties

Dorpsstraat 67a – 2931 AD Krimpen a/d Lek – Tel.: 01807 - 1 15 77 – Telex 24532
Filiaal: Harlingen – Noorderhaven 4 – Tel.: 05178 - 30 77

AANPASSING VAN BEVOEGDHEDEN IN HET ZEEVISSERIJONDERWIJS

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, afhangend van de Minister van Verkeerswezen, die nauwkeurig de evolutie in de zeevisserijnijverheid volgt, heeft sedert enige tijd vastgesteld dat er een discrepantie is ontstaan tussen enerzijds de bevoegdheidsgrenzen voorzien voor de verschillende brevetten zowel machine als dek, die van de zeevissers vereist worden, en anderzijds de werkelijke noodwendigheden van deze maritieme sector. Dit heeft voor gevolg dat heel wat „tijdelijke vergunningen" moeten worden afgeleverd aan de zeelieden opdat de vissersvaartuigen degelijk bemand in zee zouden kunnen steken.

Op initiatief van voormeld bestuur, heeft de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, afdeling visserij, op 7 oktober jl. dit probleem ernstig besproken.

De Raad is ten slotte tot een voorstel voor aanpassing van de bevoegdheden gekomen, die de grenzen der bevoegdheden grondig verlegt. Dit voorstel wordt nu ter goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen en P.T.T. voorgelegd.

De Minister, die eveneens nauw bij het visserijbeleid in ons land betrokken blijft, bestudeert dan ook met aandacht het gedane voorstel, waarvan hierna in brede trekken, het verschil met het bestaande stelsel wordt weergegeven.

BEOOGDE WIJZIGINGEN INZAKE BEVOEGDHEID

Dekafdeling	**Nu**	**Voorzien**
Brevet van schipper ter kustvisserij	⩽ 30 BT	⩽ 70 BT met omschreven maar ruim vaargebied
Brevet schipper 2e klasse	⩽ 200 BT met beperkt vaargebied	onbeperkt (in 2 fasen)
Brevet schipper 1e klasse	> 200 BT en onbeperkt vaargebied	wordt afgeschaft
Tevens worden de brevetten van 1e en 2e klasse afgeschaft en vervangen door brevet van schipper ter visserij.		
Machineafdeling	**Nu**	**Voorzien**
Brevet van motorist ter kustvisserij	⩽ 120 pk	⩽ 300 pk
Brevet van matroos-motorist	⩽ 275 pk	⩽ 750 pk
Brevet van motorist	⩽ 750 pk (in 2 fasen)	onbeperkt (in 2 fasen)

De huidige brevethouders krijgen onmiddellijk de voorziene bevoegdheden.

LEGENDE: ⩽ kleiner of gelijk aan > groter dan.

Totdaar deze mededeling, uitgaande van het Bestuur van het Zeewezen.

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: HOE GESCHIEDT DE SCHATTING VAN DE ONROERENDE GOEDEREN IN EEN AANGIFTE VAN NALATENSCHAP?

ANTWOORD:

De goederen die het belastbaar aktief uitmaken moeten door de aangevers geschat worden op hun verkoopwaarde ten dage van het overlijden.

Onder **verkoopwaarde** wordt verstaan volgens de formulering van een gezaghebbend auteur: „de prijs die bij aanbieding ten verkoop op de voor het goed meest geschikte wijze, na de beste voorbereiding, op de dag dat het goed dient geraamd te worden, door de meestbiedende gegadigde zou zijn besteed".

De goederen moeten geschat worden op de **datum van het overlijden.**

De goederen moeten geschat worden **door de aangevers.** De Administratie beperkt er zich toe de schattingen te controleren en heeft hiervoor twee jaar na het indienen van de aangifte. De wet geeft echter aan de aangevers de mogelijkheid om de goederen op tegenspraak te laten schatten. Dit noemt men de **voorafgaande schatting.**

Deze schatting geschiedt op kosten van de aanvragers en kan gevraagd worden voor al of een deel van de goederen die zich binnen het Rijk bevinden.

De aanvraag kan gedaan worden door eenieder die tot aangifte is gehouden. De aanvraag dient gedaan te worden vóór het verstrijken van de indieningstermijn (in principe vijf maanden na het overlijden) en wel bij aangetekende brief, gericht tot de ontvanger van het kantoor, waar de aangifte moet worden ingediend.

Men kan de voorafgaande schatting vragen voor alle roerende en onroerende goederen — maar dit gebeurt in de praktijk nooit — of voor een deel van de goederen, zoals alle onroerende goederen of welbepaalde onroerende goederen. De goederen moeten zich wel binnen de grenzen van het Rijk bevinden.

De deskundige(n) wordt of worden aangesteld door beide partijen — aanvragers en Administratie — of ingeval er geen akkoord kan gevonden worden door de Vrederechter.

Van het grootste belang is het feit dat de waardering door de deskundige(n) bindend is voor de Administratie en voor de belastingsplichtige. Elk beroep is ook uitgesloten. Enkel zou de nietigheid kunnen worden aangevraagd wegens overtreding van de wet, zakelijke missing of verkrachting van de pleegvormen.

Dit bindend karakter van de voorafgaande schatting is vooral van belang wanneer de nalatenschap in hoge schijven en/of aan een hoog tarief (nalatenschap in de zijlijn) wordt belast. Dan is elke discussie met de Administratie evenals de daarmee gepaard gaande bijrechten en boeten uitgesloten, zelfs indien de rechthebbenden enige tijd na het overlijden kunnen verkopen aan een betere prijs dan de waarde die werd aangegeven na voorafgaande schatting.

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Het is weer een erg schrale week geweest wat de visaanvoer betreft te Oostende. Vrijdag een paar vangsten, maandag vijf schepen aan de afslag en dinsdag één vangst. Waar ook uit het buitenland weinig te halen viel bleven de prijzen op een zeer hoog peil. Kabeljauw, rode zeebaars, blauwe leng en schelvis waren hoogvliegers. Wijting liet het enigszins afweten, de aanvoer van deze soort is momenteel groot genoeg aangezien de kustvaartuigen elke dag voor verse aanvoer zorgen. Die kustvisserij heeft het trouwens erg goed gedaan de voorbije week. Gul, wijting, schol, garnaal en alles aan zeer behoorlijke prijzen. De haringvisserij deed het eveneens heel wat beter dan de voorgaande weken met vooral donderdag en vrijdag grote partijen per span waardoor in totaal bijna 500.000 kg. gebracht werden in die twee dagen. De haringprijs bleef schommelen tussen 13 en 17 fr. zodat flinke dagresultaten bereikt werden.

Voor de O.129 werd het een topreis, niet zozeer dank zij de grote vangst die rond de 650 bennen bevatte, wel dank zij de erg goede prijzen. Kabeljauw tussen 110 en 133 fr., rode zeebaars tussen 70 en 73 fr., blauwe leng van 96 tot 102 fr. en koolvis dit keer toch al boven de 50 fr. Waar ook schelvis, staartvis, heilbot, schaat en de andere soorten duur verkocht werden werd uiteindelijk 2.711.000 fr. besomd, hetzij een gemiddelde van meer dan 4.100 fr. per ben. Tongen zijn in verhouding tot vele andere soorten weer niet zo duur geweest. Wel bleven de grootste sorteringen dit keer boven de 300 fr., de middensoorten kregen echter maar tussen 200 en 250 fr., terwijl kleine tong verkocht werd tussen 135 en 165 fr. De weinige grote tarbot haalde tot 485 fr. terwijl staartvis tussen 260 en 352 fr. noteerde.

Al met al een week waarin de vishandel zich eens te meer in de haren zal hebben moeten krabben en alle moeite van de wereld zal gehad hebben om de klanten te voldoen.

DONDERDAG 20 OKTOBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
N.3/232	1	20	24.200	415.320
O.26/306	1	30	23.300	391.020
O.128/279	1	10	29.150	469.250
O.127/303	1	95	35.300	629.670
O.135/275	1	4	39.100	644.500
O.309/N.719	1	6	11.000	189.460
O.141/369	1	15	22.350	370.616
N.708/709	1	50	27.800	477.178
O.211/184	1	20	—	58.490

VRIJDAG 21 OKTOBER 1983

NOORDZEE				
O.216	14	520	—	1.556.551
NOORD				
Z.44	6	40	300	196.701
KUST				
O.225	1	30	—	91.975
O.473	1	30	—	80.493
O.555	1	20	—	47.489
O.427	1	25	—	60.937
O.275/135	1	10	22.550	312.282
O.229/N.752	1	15	12.100	184.880
O.141/369	1	—	23.050	336.144
O.26/306	1	2	44.800	618.222
N.708/709	1	4	46.600	688.040
N.3/232	1	15	32.050	473.242
O.309/719	1	5	12.700	188.342
O.128/279	1	5	32.150	411.482
O.127/303	1	20	45.650	649.995

MAANDAG 24 OKTOBER 1983

IJSLAND				
O.129	18	660	—	2.711.187
WEST				
N.40	5	145	—	498.092
N.597	6	125	—	395.101
O.123	6	114	—	324.476
N.45	8	195	—	654.942
KUST				
O.309/N.719	1	10	14.600	237.114
N.3/O.232	1	10	14.550	234.344
O.135/275	1	6	7.350	118.064
O.141/369	1	5	14.450	230.418
O.128/279	1	50	15.700	254.586
N.708/709	1	95	31.800	513.916

DINSDAG 25 OKTOBER 1983

WEST				
O.274	6	160	—	372.994
KUST				
O.127/303	1	20	34.700	510.458
O.309/N.719	1	15	19.300	286.264
N.708/709	1	10	22.200	340.160
O.128/279	1	5	18.000	275.206
N.3/232	1	2	31.250	464.430
O.306/26	1	40	20.500	324.626
O.135/275	1	40	7.750	115.816
O.229/N.752	1	5	7.450	118.862

WOENSDAG 26 OKTOBER 1983

WEST				
O.285	7	170	—	522.186
O.134	7	160	—	412.734
O.35	7	175	—	541.782

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 10 oktober 1983

Grote schelvis	104,00/
Mid. schelvis	80,00/102,00
Kleine schelvis	48,00/ 63,00
Kabeljauw	97,00/133,00
Gul	91,00/ 94,00
Wijting	50,00/ 68,00
Schaat	113,00/
Zeebaars	54,00/ 73,00
Leng (witte)	74,00/ 82,00
Blauwe leng	82,00/102,00
Schartong (Schotse schol)	28,00/ 56,00
Heilbot	227,00/277,00
Koolvis	52,00/ 69,00
Hondstong (mieten)	52,00/ 71,00
Zeewolf	92,00/102,00
Staart	268,00/352,00

AFSPRAKEN S.C.A.P. - HULP IN NOOD

Onze lezers worden er aan herinnerd dat de heer VANDENBERGHE Prosper, directeur van S.C.A.P. en Hulp in Nood, slechts OP AFSPRAAK te spreken is en dit zoveel mogelijk tussen 10 en 12 uur.

Verwachtingen

VRIJDAG 28 OKTOBER

WEST: N.41 (150 gul)

MAANDAG 31 OKTOBER

KANAAL: O.118 - O.206 - Z.583 - O.33 - O.51 (5.000 kg. tong)
MONKEY BANK: O.114
WEST: Z.502 - Z.432 (20 vis - 500 tong)

WOENSDAG 2 NOVEMBER

WEST: N.706

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19 OKTOBER 1983

Z.89	639.820
Z.582	309.820
Z.30	1.092.280
Z.506	980.560
	3.022.580

VRIJDAG 20 OKTOBER 1983

Z.596	W	1.200	100	14		846.360
Z.424	W	1.500	200	9		957.800
Z.578/580	K	15 gul + 40 wijting				347.712
Z.201/601	K	20 gul + 20 wijting				186.660
Z.554/560	K	8 gul + 20 wijting				170.210
						2.508.742

MAANDAG 24 OKTOBER 1983

Z.92	W	1.800	320	13	1.459.710
Z.39	W	4.000	320	16	1.800.340
Z.19	N	1.500	200	14	1.075.860
Z.84	N	1.200	320	12	1.317.020
Z.189	N	1.000	220	14	898.018
Z.99	KN	4.500	300	16	1.490.160
Z.573	KRP	–	110	10	560.180
Z.576		100	220	12	927.110
Z.90		1.000	240	10	1.922.750
Z.206/601	K	35 gul + 90 wijting			335.140
Z.554/560	K	25 gul + 100 wijting			349.840
Z.578.580	K	?			402.990
Z.437/548	K	?			271.040
					12.810.158

DINSDAG 25 OKTOBER 1983

Z.14	M	5.500	250	16	1.888.250
Z.559	KRP	–	160	11	783.820
					4.606.100

WOENSDAG 26 OKTOBER 1983

0.313	N	2.000	300		1.176.450
Z.60	M	12 kg.	650	18	2.000.300
Z.563	W	500	70	8	384.190
Z.16	W	3.000	290	10	1.536.840
Z.418	N	600	280	12	960.970
Z.580/578					120.340
Z.601/201					260.460
Z.437/548					103.550
Z.554/560					77.320
					6.620.420

NIEUWPOORT

DONDERDAG 20 OKTOBER 1983

GARNAAL		
N.22	98 kg.	16.434 fr.
N.782	137 kg.	19.291 fr.

VRIJDAG 21 OKTOBER 1983

VIS		
N.551	373 kg.	23.972 fr.
N.172	1.661 kg.	92.735 fr.
N.788	1.661 kg.	92.735 fr.
N.720	2.082 kg.	106.200 fr.
N.349	905 kg.	50.465 fr.
N.512	906 kg.	50.465 fr.
N.88	1.281 kg.	62.160 fr.
N.590	1.281 kg.	62.160 fr.
N.346	2.049 kg.	107.098 fr.
N.575	2.049 kg.	107.098 fr.
N.736	702 kg.	34.112 fr.
N.738	701 kg.	34.113 fr.
GARNAAL		
N.22	222 kg.	28.914 fr.
N.782	119 kg.	15.274 fr.

ZATERDAG 22 OKTOBER 1983

GARNAAL		
N.22	74 kg.	11.580 fr.

MAANDAG 24 OKTOBER 1983

VIS		
N.736	3.883 kg.	82.878 fr.
N.738	3.883 kg.	82.878 fr.
N.349	997 kg.	55.697 fr.
N.512	998 kg.	55.697 fr.
N.88	2.391 kg.	133.783 fr.
N.590	2.391 kg.	133.783 fr.
N.346	2.215 kg.	88.495 fr.
N.575	2.216 kg.	88.496 fr.
N.172	2.198 kg.	135.933 fr.
N.788	2.199 kg.	135.933 fr.
N.720	3.623 kg.	182.238 fr.
N.700	825 kg.	101.158 fr.
N.551	1.506 kg.	113.924 fr.
GARNAAL		
N.22	202 kg.	25.037 fr.
N.782	148 kg.	14.276 fr.

Vijf koppels gullenvissers, twee kustvaartuigen en één vaartuig van de West losten op de maandagmarkt samen ongeveer 30.000 kg vis, dit voor een totale opbrengst van ongeveer 1.400.000 fr. Practisch werden alle vissoorten te koop aangeboden, zodat iedere handelaar in de mogelijkheid verkeerde zijn assortiment aan te vullen. Tong nr. 1 à 2 kreeg 314 à 320 fr./kg, bloktong of tong nr. 3 316 à 324 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 286 à 294 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 266 à 270 fr./kg en kleine tong 218 à 222 fr./kg. Grote tarbot werd aan 398 tot 424 fr./kg geboekt, middenslag tarbot aan 218 tot 268 fr./kg, varia aan 160 tot 210 fr./kg en griet aan 150 tot 268 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2900 à 3200 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 2700 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1250 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw en gul werden door de handelaars erg gegeerd en kenden zodoende een dure prijsnotering. Kabeljauw werd aan 7900 tot 8650 fr. de ben geboekt en gul aan 3100 tot 7500 fr. de ben, dit volgens de grootte en sortering. Voor de voorkleine gul werd 3080 tot 3600 fr. de ben opgetekend.

Grote wijting noteerde men aan 2450 tot 2700 fr. de ben en kleine wijting aan 1050 tot 1350 fr. de ben. Voor grote zandschar werd de marktprijs op 1850 à 2100 fr. de ben gesteld en voor kleine zandschar op 1400 à 1600 fr. de ben. Tongschar haalde 90 à 110 fr./kg, robaard 70 à 85 fr./kg en knorhaan 2250 à 2750 fr. de ben. De marktprijzen bleven stabiel gedurende gans het verloop der veiling en de grote aanvoer lokte ook meer handelaars als naar gewoonte aan.

DINSDAG 25 OKTOBER 1983

GARNAAL		
N.22	55 kg.	11.585 fr.

WOENSDAG 26 OKTOBER 1983

VIS		
N.551	1.256 kg.	69.978 fr.
N.720	1.159 kg.	62.365 fr.
N.349	1.612 kg.	55.906 fr.
N.512	1.613 kg.	55.906 fr.
N.88	652 kg.	25.471 fr.
N.590	652 kg.	25.473 fr.
N.346	1.916 kg.	59.499 fr.
N.575	1.917 kg.	59.499 fr.
N.736	755 kg.	19.887 fr.
N.738	755 kg.	19.888 fr.
N.88	646 kg.	22.455 fr.
N.172	646 kg.	22.456 fr.
GARNAAL		
N.22	85 kg.	9.095 fr.

Op de woensdagmarkt losten vijf koppels gullevissers en twee kustvaartuigen ongeveer 13.700 kg vis. Tong nr. 1 kreeg 294 à 300 fr./kg en tong nr. 2 304 à 310 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong werd 290 à 305 fr./kg betaald en voor tong nr. 4 of fruittong 274 à 288 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 248 à 256 fr./kg en kleine tong 196 à 204 fr./kg. Grote tarbot haalde 390 à 415 fr./kg, middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg, varia 185 à 230 fr./kg en griet 190 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2800 à 3000 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2600 à 2900 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw en gul kenden een recessie der prijsnotering. Zo werd kabeljauw tegen 6600 à 7000 fr. de ben geboekt en gul tegen 4200 à 4900 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1650 à 1700 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 950 à 1200 fr. de ben. Tongschar bekwam 90 à 110 fr./kg, grote zandschar 1900 à 2000 fr. de ben en kleine zandschar 1200 à 1250 fr. de ben. Voor robaard werd 60 à 70 fr./kg betaald en voor knorhaan 1500 à 2000 fr. de ben, wijl voor bot 500 à 750 fr. de ben werd genoterd. Alle prijsnoteringen op de woensdagmarkt genoteerd kenden een fikse daling in vergelijking met de geboekte prijzen der maandagmarkt.

MEDEDELING

De handelaars die wensen de aanvoer op de marktdagen van de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort te kennen, hoeven op zondag, dinsdag en donderdag na 16 uur het nummer (058) 23 33 64 te draaien. Dan worden zij met het automatisch antwoordapparaat verbonden die hen de te verwachten aanvoer meldt.

GETIJEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

		(1)	(2)	(3)	(4)
	1 dinsdag	1008	431	0411	113
		2245	469	1653	060
	2 woensdag	1102	458	0513	086
		2337	487	1750	031
	3 donderdag	1149	479	0603	062
		—	—	1839	012
NM	4 vrijdag	0020	496	0646	047
		1229	493	1920	009
	5 zaterdag	0058	498	0726	042
		1308	501	1959	019
	6 zondag	0135	496	0807	046
		1348	504	2035	037
	7 maandag	0212	492	0848	055
		1430	501	2110	059
	8 dinsdag	0250	485	0926	064
		1510	491	2144	078
	9 woensdag	0328	472	1004	071
		1552	473	2218	094
	10 donderdag	0407	452	1046	078
		1636	448	2258	108
	11 vrijdag	0448	427	1133	087
		1725	421	2347	122
EK	12 zaterdag	0542	400	—	—
		1828	400	1231	099
	13 zondag	0655	381	0050	135
		1943	392	1340	110
	14 maandag	0816	378	0206	143
		2059	400	1456	115
	15 dinsdag	0928	391	0323	140
		2202	418	1607	110
	16 woensdag	1026	410	0430	127
		2254	436	1706	098
	17 donderdag	1112	429	0523	109
		2335	451	1753	084
	18 vrijdag	1147	446	0605	094
		—	—	1829	073
	19 zaterdag	0008	463	0638	083
		1218	461	1901	065
VM	20 zondag	0039	473	0710	076
		1248	477	1930	061
	21 maandag	0110	482	0742	072
		1322	490	2004	060
	22 dinsdag	0144	488	0819	070
		1400	498	2041	062
	23 woensdag	0223	488	0901	068
		1444	497	2123	065
	24 donderdag	0306	480	0946	065
		1531	488	2207	072
	25 vrijdag	0354	464	1037	065
		1625	472	2257	084

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

	24 oktober		25 oktober		26 oktober	
Lappen	316		.....		.....	
Grote	325	327	.....		.....	
3/4	243	246	.....		.....	
Bloktongen	230	236	.....		.....	
Vóór-kleine	210	217	.....		.....	
Kleine	155	161	.....		.....	
Slips	130	140	.....		.....	

ZEEBRUGGE

Grote	350	369	324	353	338	358
Bloktongen	349	319	330		329	355
Fruittongen	251	298	241	264	261	273
Schone kleine	204	230	193	218	200	219
Kleine	137	146	134	148	140	146
Tout petit	124	127	125	129	126	130
Slips	123	119	123		124	127

NIEUWPOORT

Tong I	314	320	.....		294	300
Tong II	324	330	.....		304	310
Tong III	316	324	.....		290	305
Tong IV	286	294	.....		274	288
Tong V	266	270	.....		248	256
Kleine tongen	218	222	.....		196	204

PLADIJS

OOSTENDE

	24 oktober		25 oktober		26 oktober	
Platen	71	78	.....		.....	
Iek (groot-klein)	67	76	.....		.....	
Derde slag	52	65	.....		.....	
Platjes	35	42	.....		.....	

ZEEBRUGGE

I	61	64	70	73	57	59
II	57	64	70	72	58	61
III	47	58	60	64	56	58
IV	39	44	31	38	44	46
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	58	64	.....		56	69
Platjes	25	32	.....		27	35
Drielingen	54	60	.....		52	35

OOSTENDE-DOVER

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 30.10 en 05.11.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 01.00 u., behalve op 30.10.83
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 30 en 31.10.83
- Dagelijks te 18.00, te 20.00, behalve op 05.11.83
- Op 05.11.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
- Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:
- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 30.10.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 30.10 en op 05.11.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 30 en op 31.10.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 05.10.83

Afvaarten uit Folkestone :
- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, en te 16.35.

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

DE BELGISCHE AFSLAGEN MAKEN RUIMER CIJFERS MAAR ZOUDEN VEEL MEER KUNNEN...

Zowel in Zeebrugge, Oostende als te Nieuwpoort werden tot op heden dit jaar hogere cijfers verwezenlijkt dan vorig jaar, alhoewel dit in het bijzonder meer het geval is voor Zeebrugge, dat reeds in de loop van de maand september het miljard haalde. Te Oostende was het cijfer op het einde van september 653 miljoen fr. of voor zowat 400 miljoen minder dan te Zeebrugge. Tegenover het jaar 1982 voor Oostende toch 15 miljoen in meer. Te Nieuwpoort werd eveneens een 3 tot 4 miljoen meer gemaakt in de afslag voor de periode van de eerste negen maanden met de 68 miljoen, die men er op 30 september bereikte. En nochtans werd er in alle afslagen minder aangevoerd, vooral dan wat de garnaal betreft, zodat hiervan geen grotere aanvoer kan gesproken worden, maar wel van betere prijzen.

Oostende kan in de laatste 3 maand wellicht nog wat van de achterstand tegenover Zeebrugge inlopen aan de hand van de haringaanvoeren, die redelijk hoog liggen, terwijl de prijzen het tot nog toe eveneens doen.

Voor alle Belgische afslagen samen, zal de 2 miljard dit jaar ruim overschreden worden. Dit zal men vooral te danken hebben aan de, in de afslag hoger liggende prijzen voor de vis tegenover 1982 en in het bijzonder tegenover vroeger jaren. De visser heeft deze hoger prijzen echter dringend nodig, want er wordt minder in hoeveelheid aangevoerd. Voor de kustvisserij werd het anderzijds in het voorjaar een goed tongseizoen en, meer speciaal voor wat Nieuwpoort betreft, is het hieraan te danken, dat betere cijfers in 1983 gehaald werden dan in 1982.

Het ware echter zeer interessant na te gaan, hoeveel de opbrengst is geweest van de verkoper in het buitenland.

Wij zijn overtuigd dat, moesten alle vaartuigen in Belgische havens verkopen, de drie miljard overschreden zou worden en dit zowel reders, handelaars en talrijke werknemers zou ten goede komen.

We hopen daarop in ons volgend nummer terug te komen, daar deze kwestie van groot belang is nu we vaststellen dat men in de Rederscentrale in dat opzicht ook al het noorden begint te verliezen en de reders zou willen wijzen op het eventueel verkopen in vreemde havens en vooral in Engeland.

'n netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	24/10		24/10		25/10		25/10		26/10		26/10		24/10		24/10	
Tarbot groot	483		404	424	.....		400	439	.....		420	449	396	424	390	415
Tarbot middel	243	274	299	331	.....		328	358	.....		329	388	218	268	240	280
Tarbot klein	193		259	235	.....		208	293	.....		215	222	.....		.....	
Griet groot	223	282	248	279	.....		280	289	.....		287	296	150	268	190	240
Griet middel	181		190	198	.....		183	229	193		189	217	.....		.....	
Griet klein	127		140	137	.....		102	113	153		104	153	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	150		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	122	130	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	62	93	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	50		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	95	104	90	72	.....			95	103	121	107		.....		.....	
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Tilten	92	96	72		.....			85	105	107	81		.....		.....	
Scherpstaart	70	95	71		.....		88			99	81	101	.....		.....	
Halve Mans	80	100	58	69	.....		66		78	117	64	71	.....		.....	
Teelt	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Katrog	32	43	25	28	.....		26			44	35	40	.....		.....	
Kabeljauw	130	160	119		155	155	.....		91	116	110	125	158	173	132	140
Gul (groot)	120	166	108		104	132	104		83	92	88	110	150		98	
Gul (middel)	95	107	95		88	96	.....		86	86	88	75	.....		.....	
Gul (klein)	46	76	48		43	50	43	50	34	73	35	28	62		84	
Hozemondhamme	150	310	180	326	.....		167	330	.....		162	325	.....		.....	
Wijting groot	49	56	39		44	46	34		41	46	29	55	49	54	31	34
Wijting klein	24	26	21		20	24		19	18	21	20		21	27	29	24
Schar	34	40	20	33	30	32	24		22	26	28		29	40	25	40
Steenschol	62	105	62	159	52	139	106	189	46	176	84	176	.....		.....	
Zeehaai	57	60	55		.....		65		62	67	55		.....		.....	
Hondshaai	44	46	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	42	48	.....		32		.....		22		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	365		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		24		.....		28		.....		24		.....		.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		14	18	10	15
Rode Poon (roobaard)	53	81	51		50	72	.....		46	56	53		70	85	60	70
Grauwe poon (knorhaan)	41		16		34		16		6	12	18		45	55	30	40
Rode knorhaan	93		.....		.....		.....		55	100	.....		.....		.....	
Posten	.....		31		.....		24		.....		12		.....		.....	

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 16 t.m. 22 oktober 1983

		Gemidd. prijs per kg.
12.191 kg.	export garnalen	voor ƒ 5,28
6.468 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 5,55
117 kg.	bot	voor ƒ 0,69
2.009 kg.	schar	voor ƒ 2,26
23.634 kg.	schol	voor ƒ 3,43
4.562 kg.	tong	voor ƒ 12,77
834 kg.	tarbot	voor ƒ 14,48
1.271 kg.	griet	voor ƒ 9,17
9.331 kg.	kabeljauw	voor ƒ 5,11
3.116 kg.	wijting	voor ƒ 2,22
93 kg.	rog	voor ƒ 4,56
4.871 kg.	poon	voor ƒ 1,12
8 kg.	ham	voor ƒ 18,61
49 kg.	baars en herder	voor ƒ 14,85
254 kg.	tongschar	voor ƒ 6,39
4.361 kg.	inktvis	voor ƒ 2,14
408 kg.	bolk	voor ƒ 1,76
11 kg.	paling	voor ƒ 12,52

VLISSINGEN

VRIJDAG 21 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	918	20.764	22,62
Tong gm	3.564	60.413	16,95
Tong km	5.047	62.609	12,41
Tong I	8.575	81.674	9,52
Tong II	3.719	30.919	8,31
Tarbot I	681	16.307	23,95
Tarbot II	622	11.561	18,59
Tarbot III	1.249	15.292	12,24
Tarbot IV	983	11.014	11,20
Tarbot afw	23	383	16,65
Griet I	1.474	19.113	12,97
Griet II	1.190	7.496	6,30
Schol 1 (G)	2.515	10.125	4,03
Schol 2 (G)	8.608	34.108	3,96
Schol 3 (G)	40.665	140.115	3,45
Schol 4 (G)	24.912	74.690	3,00
Kab 1 (G)	747	4.606	6,17
Kab 2 (G)	1.829	11.602	6,34
Kab 3 (G)	5.727	30.456	5,32
Kab 4 (G)	7.401	36.440	4,92
Kab 5 (G)	13.611	49.802	3,66
Kab (afw)	56	99	1,76
Wijt. 3 (G)	9.456	22.841	2,42
Wijt. 4 (G)	509	857	1,68
Schar 1	10.295	22.482	2,18
Tongschr 1	1.351	7.984	5,91
Tongschr II	1.807	8.515	4,71
Zeebaars	90	1.475	16,39
Tng besch.	3	11	3,54
Poon gr	797	2.709	3,40
Poon 1	8.779	9.117	1,04
Poon 2	7.054	3.217	0,46
Rog I	133	664	4,99
Rog II	357	1.576	4.41
Rog III	639	1.644	2,57
Koolv. 4 (G)	11	38	3,46
Schel. 3 (G)	84	414	4,93
Schel. 4 (G)	16	59	3,70
Bot	1.138	1.110	0,98
Zandhaai	241	481	1,99
Inktvis W	840	7.367	8.77
Inktvis ZW	10.741	19.730	1,84
Harder	174	541	3,11
Steenbolk	6.547	5.736	0,88
Mullen	492	1.639	3,33
Kreeft	1	55	55,00
Hammen	63	293	14,65
Paling	23	325	14,14
Diversen	10.193	23.139	2,27
Krabben	198	255	1,29
Kommeraal	1	4	3,50
H. Makreel	325	366	1,13
Zonnevis	79	254	3,21
Heek	2	7	3,48
Krab. poot	118	400	3,39
TOTAAL	**206.663**	**875.521**	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 16 t.m. 22 oktober 1983

	kg.	*gem. prijs*
Export Garnalen	53.649	5,19
Tong	42	16,61
Schol	3.097	3,08
Schar	115	2,93
Bot	905	0,96
Tarbot	37	10,11
Griet	20	7,22
Kabeljauw	1.305	5,59
Wijting	836	2,84
Zeebaars	86	15,95
Harder	25	3,66
Paling	488	11,29
Krab	7	3,49
Diversen	38	—

LAUWERSOOG

Ook deze week begon met harde wind, zodat de vloot maandag niet uit kon varen. De aanvoer op maandag bedroeg 18.100 kisten in de markt geplaatst door drie platviskotters, drie span- en drie kabelvissers.

Zowel voor de plat- als rondvis werden zeer hoge prijzen betaald. De gestripte schol IV bracht tegen de drie gulden per kg. op. Schol III ƒ 3,46 - ƒ 3,30, schol II rond de ƒ 3,80 en schol I tegen de vier gulden. Voor de torrengul werd ƒ 4,43 - ƒ 4,18 betaald en voor de middel en grote gullen tot ƒ 5,70.

Zowel de dichte als gestripte wijting werden tot boven de drie gulden en de schelvis tot boven de vier gulden verhandeld. Eerst dinsdagmiddag konden de rondvisvissers uitvaren. Door de wederom toenemende wind waren deze schepen reeds woensdagmorgen weer binnen. De vangsten waren gering maar door de hoge prijzen konden er toch redelijke opbrengsten genoteerd worden. De kabeljauw en wijting lagen nog iets beter in de markt dan maandag. Schol III bracht ƒ 3,77 per kg. op, de overige soorten gelijk aan maandag. De kleine tong werd verkocht voor ƒ 10,17 - ƒ 9,58, tong I voor ƒ 11,31 en de klm tong voor ƒ 11,58. De vloot kon donderdagmiddag weer uitvaren. Aan de vrijdagmarkt uiteraard dus zeer weinig vis. Slechts 700 kisten konden er verhandeld worden.

Voor de dichte schol IV werd van ƒ 2,75 tot ƒ 2,57 per kg. betaald, voor schol III ƒ 3,20 en voor schol II ƒ 3,78. De gul en wijting bleef op hetzelfde niveau als voorgaande dagen.

De garnalenvloot kon deze week ook de visserij beperkt uitoefenen. Door 38 schepen werden er slechts 28 ton aangevoerd. De grootste aanvoer (9.739 kg.) vond plaats op vrijdag.

De pellerijgarnalen werden tot en met vrijdag verhandeld van ƒ 5,25 - ƒ 6,08 per kg. Op de laatste twee dagen brachten de garnalen een gulden minder per kg. op.

(Vervolg volgende bladzijde)

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 10-10 t.e.m. 14-10-1983

Door 99 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	**Vissoort**	**Opbrengst**	**Prijs in kg.**
60.160 kg.	Tong	ƒ 613.405,05	van ƒ 10,21
22.292 kg.	Tarbot	ƒ 300.418,59	van ƒ 13,48
122.040 kg.	Schol	ƒ 392.892,83	van ƒ 3,27
23.535 kg.	Kabeljauw	ƒ 96.500,96	van ƒ 4,10
5.335 kg.	Griet	ƒ 30.494,12	van ƒ 6.84
5.025 kg.	Schar	ƒ 9.209,01	van ƒ 1,03
8.325 kg.	Wijting	ƒ 18.186,41	van ƒ 2,18
194.792 kg.	Diversen	ƒ 900.386,02	
211.788 kg.		**ƒ 1.137.350,53**	

NEDERLAND

De gemiddelde weekprijs was ƒ 5,32 per kg. Het hoogste weekresultaat was ƒ 12.615 voor een vangst van 2.403 kg. Voor vier schepen konden besommingen geboekt worden van acht tot tienduizend gulden.

De weekaanvoer bestond uit 28.494 kg. garnalen en 129.307 vis hetgeen een omzet van ƒ 631.000 opleverde.

51

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 17/10 t/m 21/10.

Pelling garnalen	28.494 kg.	4,50 - 6,08 per kg.
Tong	3.839 kg.	7.30 - 21,05 per kg.
Schol	46.791 kg.	2,33 - 4,01 per kg.
Tarbot	1.589 kg.	10,49 - 21,00 per kg.
Griet	4,53 kg.	7,03 - 7,09 per kg.
Kabeljauw	43.037 kg.	2,52 - 6,50 per kg.
Wijting	13.389 kg.	2,13 - 3,39 per kg.
Schelvis	419 kg.	3,81 - 4,28 per kg.
Schar	2.104 kg.	1,50 - 2,52 per kg.
Bot	1.777 kg.	0,65 - 0,87 per kg.
Ham vis	218 kg.	11,76 - 16,01 per kg.
Leng	27 kg.	3,09 kg.
Poon	1.409 kg.	0,82 - 3,51 per kg.
Heek	54 kg.	6,01 - 6,06 per kg.
Horsmakreel	852 kg.	0,39 - 0,74 per kg.
Tongschar	300 kg.	3,00 - 4,60 per kg.
Wolf	56 kg.	6,12 per kg.
Diverse soorten zeevis	12.994 kg.	0,13 - 18,01 per kg.

GOEDEREEDE

VRIJDAG 10 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	3	59	19,80
Tong gm	30	452	15,09
Tong km	34	367	10,79
Tong I	56	480	8,58
Tong II	29	219	7,56
Tarbot I	26	567	21,80
Tarbot II	3	46	15,48
Tarbot III	22	219	9,95
Tarbot IV	38	325	8,56
Tarbot afw	10	49	4,89
Griet I	14	139	9,94
Griet II	68	374	5,50
Kab 3 (G)	20	96	4,81
Kab 4 (G)	27	124	4,60
Kab 5 (G)	102	270	2,65
Wijt. 3 (G)	49	86	1,76
Schar 1	78	140	1,79
Poon 1	22	24	1,10
Poon 2	80	53	0,66
Schol. 1 (O)	30	97	3,23
Schol. 2 (O)	175	550	3,14
Schol. 3 (O)	750	2.112	2,82
Schol. 4 (O)	335	647	1,93
Steenbolk	33	32	0,98
Diversen	3	7	2,48

DONDERDAG 13 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	18	374	20,76
Tong gm	107	1.758	16,43
Tong km	180	2.344	13,02
Tong I	348	4.016	11,54
Tong II	168	1.481	8,82
Tarbot I	21	482	22,95
Tarbot II	6	113	18,89
Tarbot III	17	230	13,50
Tarbot IV	71	798	11,24
Tarbot afw	39	358	9,19
Griet I	22	288	13,09
Griet II	134	945	7,05
Kab 2 (G)	44	293	6,66
Kab 3 (G)	186	1.291	6,94
Kab 4 (G)	156	1.067	6,84
Kab 5 (G)	540	2.051	3,80
Kab (afw)	5	3	0,50
Wijt. 3 (G)	298	961	3,22
Schar 1	289	736	2,55
Poon gr	5	18	3,60
Poon 1	49	153	3,12
Poon 2	116	292	2,52
Rog II	2	7	3,54
Bot	130	103	0,79
Tong 2 (O)	12	46	3,87
Tong 3 (O)	1.427	4.979	3,49
Tong 4 (O)	1.080	3.2563,02	
Krab	63	77	1,22
Inktvis W	1	8	8,00
Steenbolk	82	177	2,16
Diversen	2.282	8.329	3,65
Garn. exp 2	2.282	8.329	3,65
Garn. bnl 2	756	3.629	4,80

VRIJDAG 14 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	789	18.416	23,34
Tong gm	4.678	80.240	17,15
Tong km	6.964	89.887	12,91
Tong I	13.135	128.544	9,79
Tong II	5.972	50.432	8,44
Tarbot I	636	15.659	24,62
Tarbot II	487	9.132	18,75
Tarbot III	1.045	13.183	12,62
Tarbot IV	1.424	16.740	11,76
Tarbot afw	996	7.621	7,65
Griet I	1.349	17.784	13,18
Griet II	3.410	20.942	6,14
Schol 4 (G)	1.025	2.839	2,77
Kab 1 (G)	50	339	6,79
Kab 2 (G)	603	4.155	6,89
Kab 3 (G)	4.244	23.229	5,47
Kab 4 (G)	4.232	22.172	5,24
Kab 5 (G)	12.138	41.798	3,44
Kab (afw)	88	44	0,50
Wijt. 3 (G)	6.820	16.300	2,39
Schar 1	11.893	25.708	2,16
Poon gr	90	235	2,61
Poon 1	1.226	3.065	2,50
Poon 2	5.094	5.083	1,00
Rog I	165	809	4,90
Rog II	992	2.953	2,98
Koolv. 1 (G)	4	10	2,52
Schel. 3 (G)	82	136	4,85
Bot	304	247	0,81
Schol 1 (O)	1.692	6.549	3,87
Schol 2 (O)	9.741	38.172	3,92
Schol 3 (O)	62.463	193.997	3,11
Schol 4 (O)	44.737	118.206	2,64
Haai + P	88	419	4,76
Haai – P	1		0,19
Krab	584	297	0,51
Inktvis W	92	817	8,88
Inktvis ZW	627	1.096	1,75
Harder	27	96	3,55
Steenbolk	4.852	8.067	1,66
Mullen	79	264	3,34
Hammen	37	520	14,06
Paling	3	33	10,98
Diversen	35.251	119.353	3,39
Garn. exp 2	6.026	26.938	4,47
Garn. bnl 2	420	1.623	3,86

■ Eerst op 20 oktober werd de eerste haring te IJmuiden in Nederland aangevoerd. Deze eerste haring kreeg er iets boven de 21 B.fr. het kg. Naderhand is deze prijs teruggevallen, toen er meer aangevoerd werd tot 18 fr. Bij de opening van het haringseizoen moesten de Nederlandse kotters nog al wat gaan zoeken naar de haringscholen en was de vangst aan de zeer lage kant. Thans is de aanvoer merkelijk beter.

■ Ook de Nederlandse minister Braks die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is niet opgezet met het uitblijven van resultaten op de bijeenkomsten van de E.E.G.-ministerraad voor de visserij. Er is geen enkel land tevreden met wat het toebedeeld krijgt, maar intussen wordt Nederland onrecht aangedaan omdat het slechts 25 % toegewezen krijgt van het te verdelen haringkwotum, terwijl de historische vangstrechten van dit land 32 % bedragen. Indien het algemeen vangstkwotum haring voor volgende jaren meer dan 250 duizend ton zou bedragen, wordt het Nederlands aandeel zelfs verminderd tot 21 %.

SPANJE

■ In Spanje zal van 10 tot 15 maart 1984 een Internationale Voedingstentoonstelling doorgaan. Op de Internationale Visserijtentoonstelling van Kopenhagen waren Spanjaarden aanwezig om de daar vertegenwoordigde firma's die er standen innamen, te overtuigen aan de Spaanse tentoonstelling deel te nemen die in Barcelona zal doorgaan. Deze tentoonstelling wordt om de 2 jaar gehouden.

■ De Marokkaanse regering wenst in haar nieuwe visserij-onderhandelingen met Spanje, een gans gebied tot verboden zone te verklaren met het oog op de nationale veiligheid. Hierdoor zouden ongeveer 1.200 vaartuigen uit Zuid-Spanje en de Canarische eilanden getroffen worden in hun visserij in de beste visserijgebieden. Uit protest hebben betrokken Spaanse vissers en deze van de Canarische Eilanden een verwittigingsstaking ingelegd. Of de Marokkaanse regering hierdoor beroerd zal worden is minstens twijfelachtig.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

DE VISSERIJ OP SCHELPDIEREN IN NEDERLAND

Aan „Visserij" uitgave van het Nederlandse Ministerie van Landbouw van Visserij, Directie Visserijen ontlenen we hierbijgaande beschouwingen over de visserij op schelpdieren.

De visserij op schelpdieren wordt in Nederland al eeuwenlang uitgeoefend. Uit de 17e eeuw zijn gegevens bekend over de verkoop van oesters die in de Waddenzee of in de zeeuwse stromen werden gevist. Doordat de bestanden van mosselen en oesters in de loop van de vorige eeuw sterk overbevist begonnen te raken, werd deze visserij in 1870 verboden en werden aan de voormalige vissers kweekpercelen in huur uitgegeven.

MOSSELEN

Mosselen worden in ons land gekweekt op daarvoor geschikte delen van de zeebodem. De benodigde jonge mosselen worden in de wilde banken opgevist. Uit de figuur blijkt dat de nederlandse aanvoer al jaren rond de 100.000 ton schommelt.

Er is een zekere mate van evenwicht tussen aanvoer en afzet, waarbij de schommelingen in de aanvoer nu eens een zekere over-, dan weer een zeker onderproduktie veroorzaken. Deze schommelingen hangen samen met het extensieve karakter van de mosselcultuur, de fluctuaties van de natuurlijke broedproduktie, de invloed van roofvijanden op de overleving van de mosselen en de grillen van stormen en ijsgang die, vooral in de Waddenzee, soms in korte tijd aanzienlijke schade op de percelen kunnen aanrichten.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Uit de vergelijking tussen de twee aanvoerkurven, namelijk deze van de aanvoer mosselen Europa en aanvoer mosselen Nederland, blijkt dat Nederland één derde aanvoert van de Europese aanvoer, hetgeen zeer aanzienlijk is.

OESTER

Doordat een groot gedeelte van het oesterbestand op de kweekpercelen en in de oesterputten door de koude in de winter van 62-63 om kwam of door ijsgang ten gronde ging, kwam toen aan de oestercultuur met een meerjarige kweekcyclus (ca. 5 jaar van oesterbroed tot consumptie-oester) een abrupt einde. Herstel ervan werd, gezien de toen nog te verwachten volledige afsluiting van de Oosterschelde, niet overwogen. De meeste oesterkwekers beëindigden hun bedrijf; slechts een tiental van de grootste bedrijven zette met geïmporteerde oesters de kweek voort. Omdat de geïmporteerde oesters uit warmere wateren afkomstig zijn, zijn deze niet bestand tegen de lage watertemperaturen in de Oosterschelde gedurende de winter. Hierdoor kunnen zij slechts gedurende één groeiseizoen op de percelen worden opgekweekt. Van een echte oestercultuur is dus eigenlijk geen sprake. De aanwas in dit ene seizoen is vaak beperkt en de kwekers trachten hun handelskanalen te behouden door daarnaast oesters te verhandelen, die tussen import en verzending in de oesterputten van Yerseke worden opgeslagen. De ontwikkeling wordt geïllustreerd door een sterke daling van de aanvoer en een even sterke toename van de import na 1963.

In 1980 werd via Frankrijk de uit de Verenigde Staten afkomstige oesterziekte Bonamia ostrea in de ostrea in de Oosterschelde geïntroduceerd. Als maatregel ter bestrijding van deze ziekte is sedert dat jaar op de oesterpercelen een uitzaaiverbod van platte oesters van kracht. In de Grevelingen is uit overlevenden van de winter 1962-1963 een oesterbestand gegroeid dat daar, ook na de afsluiting in 1971, uitstekend blijkt te gedijen. Het betreft hier afstammelingen van de platte zeeuwse oester, die goed bestand is tegen lage watertemperaturen. De oesterziekte heeft de Grevelingen niet bereikt. Sinds 1976 wordt daar oesterbroed gewonnen. De bedoeling is dat met dit broed de percelen in de Oosterschelde weer zullen worden bevolkt, zodat weer een meerjarige oestercultuur mogelijk is. Door het uitbreken van de oesterziekte in de Oosterschelde is de uitvoering van deze plannen voorlopig uitgesteld.

KOKKELS

Tot in de jaren zestig werden op bescheiden schaal kokkels gevist geëxporteerd naar het Verenigd Koninkrijk. Nadien nam deze markt in betekenis af en nam de export van diepgevroren kokkelvlees naar Spanje snel toe. Deze toename bracht een snelle mechanisatie van de vangst met zich mee en een uitbreiding van de kokkelvloot. Deze ontwikkeling werd in 1981 gestuit door de ineenstorting van de markt van diepgevroren kokkels als gevolg van een overvloedig kokkelbestand, een sterke uitbreiding van de vangstkapaciteit en daardoor een zeer grote aanvoer en tenslotte een stilstand van de verkoop.

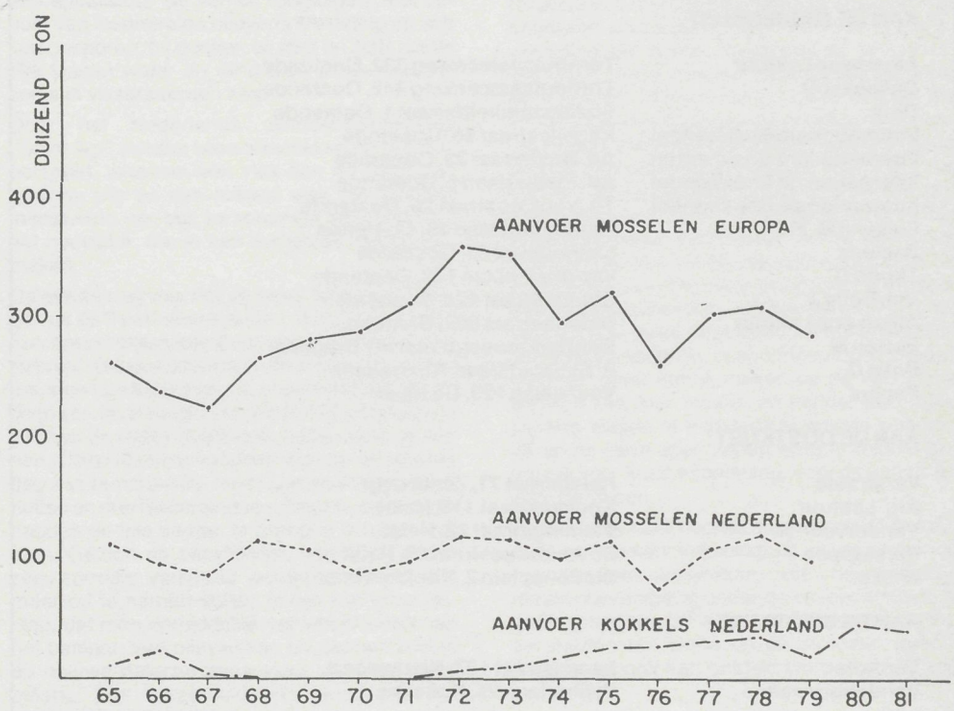
MOGELIJKE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN VAN SCHELPDIEREN

In zeer veel voedselrijke gebieden, vooral in de ontwikkelingslanden, worden de wilde bestanden nog weinig geëxploiteerd. In deze gebieden is ook een zeer groot potentieel aanwezig voor de ontwikkeling van schelpdiercultures. De FAO (1977) voorziet tot het jaar 2000 een zeer sterke toename van de wereldproduktie van schelpdieren, hoofdzakelijk uit schelpdiercultures.

De belangrijkste toename van de wereldproduktie zal vermoedelijk liggen bij gekweekte en geviste mosselen. De mossel is in een aantal soorten en geslachten over de gehele wereld verspreid. Een groot aantal is goed voor consumptie geschikt en leent zich goed voor cultures. De mossel biedt bovendien het voordeel dat hij zowel op de bodem als in hangcultuur, waarbij de mosselen zich hechten aan touwen die in het water hangen, kan worden gekweekt. Mosselen kunnen goed vers worden verhandeld, maar lenen zich ook uitstekend voor de conservenindustrie, zodat ook in meer afgelegen streken produktie mogelijk is. Mosselconserven uit het Verre Oosten zijn al enige tijd scherp concurrerend op de wereldmarkt aanwezig. Voor verse schelpdieren is het afzetgebied doorgaans beperkt tot een afstand van enkele honderden kilometers van het produktiegebied. Zij zijn daardoor slechts van belang voor de kustgebieden.

In een aantal europese landen zoals Frankrijk, Denemarken, Noorwegen, Engeland en Ierland wordt gestreefd naar vergroting van de mosselproduktie. In Frankrijk wordt de mosselkweek met hangcultures uitgebreid. De drang tot vergroting van de produktie in dit land is sterk omdat het momenteel een hoeveelheid ter grootte van ongeveer zijn eigen produktie moet invoeren. Deze invoer vindt hoofdzakelijk plaats uit Nederland en Spanje. In Ierland, Duitsland en Scandinavië wordt gestreefd naar de opzet van mosselcultures. In Nederland zijn vrijwel alle voor de mosselkweek geschikte gedeelten van de kustwateren momenteel in gebruik, zodat produktievergroting door uitbreiding van het teeltareaal nauwelijks mogelijk zal zijn. Voor een verbetering van de bedrijfsresultaten van de mosselcultuur en -handel moet in eerste in-

(Vervolg volgende bladzijde)



stantie worden gestreefd naar kwaliteitsverbetering. Bij toenemende concurrentie op de exportmarkten zal het aandeel van de binnenlandse markt belangrijker worden. Hoewel Nederland van huis uit geen mossel-etend land is, is men er de laatste jaren toch in geslaagd de binnenlandse consumptie op te voeren. Een verdere toename wordt verwacht.

Wanneer de oesterziekte in de Oosterschelde zal zijn geweken, hoopt men de produktie geleidelijk weer op te voeren tot het niveau van voor 1962. De werkelijke produktiecapaciteit van het cultuurgebied zal na het gereedkomen van de afsluiting van de Oosterschelde in de praktijk en door onderzoek moeten worden vastgesteld. Eventuele veranderingen in de stroomsnelheden en in het voedselaanbod, evenals in de aantallen andere organismen in het gebied zullen naar verwachting op deze capaciteit van invloed zijn.

Het oesterbestand in de Grevelingen zal kunnen dienen als leverancier van oesterbroed waarmee de kweekgebieden in de Oesterschelde weer zullen moeten worden bevolkt. Als alternatief voor de – riskantere – winning van oesterbroed in de natuur wordt momenteel een studie gedaan naar de mogelijkheden van de kweek van broed uit „hatcheries" tot een grootte die geschikt is voor de uitzaai op de kweekpercelen. Bij deze studie zullen de kosten van een dergelijke operatie worden afgewogen tegen de voordelen die geboden worden door de uitschakeling van de natuurlijke risico's.

Wat de diepgevroren kokkels betreft, zal na het herstel van de markt moeten worden gezocht naar een zo goed mogelijk evenwicht tussen de jaarlijkse aanvoer en de afzetmogelijkheden. Een complicerende factor hierbij is dat de aanvoer van jaar tot jaar sterk kan verschillen als gevolg van het wisselend succes van de voortplanting, de invloed van stormen en ijswinters en de relatief korte levensduur van de kokkel.

DE EUROPOORT MARITIEME TENTOONSTELLING IN AMSTERDAM

Van **8 tot en met 12 november** 1983 gaat in de zalen van de R.A.I. te Amsterdam de 21e Internationale Maritieme Tentoonstelling door, gekoppeld aan de 3e Internationale Binnenvaart Tentoonstelling. Het sukses in verband met de tentoonstellende firma's is zo groot, dat de inrichters zich verplicht gezien hebben een vierde deel meer ruimte te besteden voor de stands. Aldus beweert men, zullen een kleine 500 exposanten de 55.000 M^2 ruimte innemen en de bezoekers laten genieten van de laatste snufjes, het beste en meest gesofistikeerde getuig, materiaal en apparatuur, die zekerheid bieden voor een renderende uitbating.

Alhoewel de tentoonstelling gewijd is aan alle aspekten van de maritieme industrie, komt ook de visserij buitengewoon aan bod. Men vindt er dan ook de volledige gamma van vistuig, visopsporingsapparatuur, vislieren, veiligheidsapparatuur, scheepsmotoren, koelcellen, visbakken, netten, touwwerk, enz... Voor de Belgische reders en schippers is het misschien een enige gelegenheid om, zo dicht bij huis, deze tentoonstelling aan te doen en eens hun konservatieve ivoren toren te verlaten. We hebben al meer dan eens moeten schrijven, dat wij hier in België een oorlog ten achter zijn tegenover de vooruitstrevende Nederlandse vissers en „Europoort" biedt aan onze mensen aldus de gelegenheid om, minstens kennis te maken met het huidig modern apparatuur en materiaal, absoluut noodzakelijk voor een renderende uitbating.

Waar is de tijd dat de heer Vandenberghe 15 en tien jaar geleden, een prachtige tentoonstelling, aanvankelijk in het gebouw van het oud station en daarna in het Media Center, inrichtte, dat een overgroot succes kende. Wie zal het hem nadoen en op die plaats dergelijke zo nuttige tentoonstelling, al was het maar eens om de vijf jaar, inrichten?

De tentoonstelling is dagelijks open van 10 uur in de voormiddag tot 17 uur in de namiddag, en donderdag 10 november van 10 uur in de morgen tot 21 uur.

Er gaan ook heel wat konferenties door over verscheidene onderwerpen. Elk vindt er zijn gading. Europoort is dus een evenement dat reders en vissers niet mogen missen. Indien men meer inlichtingen wenst over deze tentoonstelling, hetzij over een partikulier aspekt hiervan, zoals voor de visserij, hetzij over de lezingen, die er gehouden worden en/of over hotelakkomodatie kan men deze bekomen door deze informatie aan te vragen aan „Europoort '83, Europaplein, 1078 GZ-Amsterdam, tel. 020-541.14.11 telex 16017.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur	Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Dedecker O.	Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Dirix	Spaarzaamheidstraat 1, Oostende
Internationale Boekhandel	Kapellestraat 65, Oostende
Internationale Boekhandel	Ad. Buylstraat 33, Oostende
Internationale Boekhandel	Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Internationale Boekhandel	Th. Van Loostraat 26, Oostende
Lievens M. Fr.	Koninginnelaan 39, Oostende
Saelens	Langestraat 95, Oostende
Thoon G.	Voorhavenlaan 179, Oostende
Van Belle J.	Stuiverstraat 422, Oostende
Algemene Lektuur	Duinenstraat 302, Bredene
Berten M.	Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
Bolle G.	P. Elisabethlaan 72, Bredene
Paulus	Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete	Heiststraat 71, Zeebrugge
Alg. Lektuur	Knokkestraat 118, Heist
Vanderveen A.	Vlamingstraat 22, Heist
Verstappen	St. Antoniusstraat 45, Heist
Wicke	Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote	Langestraat 127, Nieuwpoort
Vandenbruwaene	Pyliserlaan 25, Koksijde

ALLERLEI

■ Zoals we reeds vroeger aangegeven hebben, kunnen we objektief gewagen van een overbevissing in de Noordzee op de makreel. Misschien zal het herstel van de haringstand in de Noordzee en het opvoeren van de te vangen haringkwota de overbevissing op de makreel matigen, omdat er dan meer gelegenheid zal zijn op de haring te gaan vissen in plaats van alleen op de makreel.

■ Het aantal vissers aan boord van de Franse vissersvaartuigen vermindert elk jaar. In 1978 was dit nog 23.400, cijfer dat terug gevallen is begin 1983 tot 20.337 eenheden. Men mag echter niet uit het oog verliezen, dat de rationalisatie door het aanwenden van meer en meer modern vistuig, apparatuur voor het gemakkelijker inhalen der netten en het verwerken en bergen van de vis, wel eveneens aanleiding heeft gegeven tot het terugbrengen van de mankracht aan boord, zonder dat dit een terruggang van de visserijaktiviteit inhoudt.

■ Door de computerisatie heeft men nu reeds het aantal bemanningsleden op de grote tankers, vrachtschepen en containerschepen kunnen terug brengen tot 18-19. In Japan spreekt men nu reeds over de mogelijkheid om de bemanning terug te brengen tot 15(!) In 1977 schommelde dit cijfer nog tussen de 28 tot 30 man, en in de vijftiger jaren, op gewone vrachtschepen en tankers telde men nog bijna vijftig bemanningsleden. De rederijen kunnen nu uitsparen op de loonkosten, maar omgekeerd kosten de thans overuitgeruste en gesofistikeerde nieuwe vaartuigen ook zoveel meer.

Verder is het aantal vreemdelingen steeds groeiend, kwestie van loon en het verrichten van de vuile of kleine werkjes. De waarheid heeft haar rechten.

BRIEVENBUS

IS ER OOK ONEERLIJKE CONCURRENTIE IN ONZE YACHTHAVENS?

Men schrijft ons, dat onze stad een mooie yachthaven heeft, met vooral het Mercatordok als een sierlijke attractie, valt te begrijpen.

Maar de leiding van onze havens, wordt ook hier zoals inzake visserij volledig aan zijn lot overgelaten, zodat allerlei geruchten omtrent de vele gebeurtenissen met die yachten en die yachtwereld de ronde doen.

Daarenboven hebben aan al die yachten noch restaurants, noch hotels, noch leveranciers weinig of niets en en moet men als leverancier nog oppassen door sommigen betaald te worden.

Wanneer ze brandstof nodig hebben, waar ze hoogstens 4 a 500 liter kunnen bergen bestellen ze tweeduizend liter om wanneer je er komt dit over vier à vijf yachten verdeeld te zien.

En zo trachten die heerschappen aan de betaling van de 19 % (?) B.T.W. te ontsnappen, daar men minstens 500 liter moet afnemen om als transit door de doeane aanzien te worden.

En dan wordt in niets het personeel van de stad gekontroleerd, waar het gaat over vrienden van ..., over het onderhoud en de bewaking en het opknappen van karweitjes door stadspersoneel, maar dan betaling in het zwart, want ook yachthavens hebben zwart geld.

Waar ateliers, leveranciers, bestellers onder strenge kontrole staan, is er hier geen toezicht. De havenkapitein is nooit te zien, verzoekt zijn personeel zeer tegemoetkomend (?) te zijn en heeft de tarieven zo laag mogelijk gehouden om... te kunnen pruimen met volle dokken, waar en nu gezien dit tarief, honderden geweigerd moeten worden, zonder te spreken van allerlei arrangementjes „à l'amiabel".

Mijnheer, we hebben al in verscheidene landen yachthavens gezien. We hebben onder die mensen ook vrienden, bij wie je tussen pot en pint, zeer veel verneemt.

De Ryco yachtclub te Oostende behoort tot de goedkoopste van Europa. We ontvingen onlangs de tarieven van Ramsgate van 1983 om maar die te noemen. Deze volgen hierna:

Enkele voorbeelden (voor een boot van 8,5 m of 28 voet).
Ligplaats (voor 1 jaar - alleen voor leden) (1): 63 £ per meter of 45.000 BF per jaar.

Bezoekers: – binnendok 480 BF/dag
– buitendok (2) 400 BF/dag

Kielbank: 960 BF/dag
Gratis in de Ryco

Hijskraan: 3.000 BF/uur

(1) in de Ryco voor 1983: m^2 (lengte x breedte) x 375 BF
(2) in de Ryco voor 1983: 275 BF

Wordt het dus niet hoog tijd dat het stadsbestuur van Oostende wat ernstiger de zaken aanpakt en met de beheerders van Yachtclubs praat en er het beste uithaalt?

Gij hebt het al verscheidene malen gehad over die sportvissers, die in de zomer, zonder te spreken van de winterweekends, 50 en meer mensen aan boord nemen, ze 500 à 700 fr. doen betalen, een bar en buffet inrichten, de vismijn met vijftig auto's bezetten zonder één frank te moeten betalen, maar van dit alles komt er niets terecht, terwijl wij voor het aankopen van machienes, het in dienst nemen van personeel men daarenboven belast worden.

We hebben een gemeenteraad, waar men alleen aan politiek doet, maar werkelijk een stad beheren en de belastingen zoeken waar het moet, daar hebben ze geen oog voor.

Een die het goed weet

THAÏLAND

■ In Thaïland werden zeven vissers, aan boord van een vissersvaartuig, door de zeevaartpolitie aangehouden in de monding van de Bangpakongrivier toen zij naar de Golf van Thaïland uitvaarden. Aan boord vond men een gans arsenaal verboden vistuig, namelijk 90 sticks dynamiet, 16 sticks amonium-gelatine dynamiet, 4 grote bussen kanonpoeder en 20 ledige bussen van kanonpoeder. De vissers zullen voor de rechtbank moeten komen wegens illegale visserij door middel van ontploffingsstoffen.

JAPAN

■ Eind 1982 omvatte de Japanse visserijvloot liefst 445 duizend eenheden voor een totale tonnage van 2,8 miljoen ton (!). Hiervan zijn er echter iets meer dan 20 duizend ingezet op meren, stromen en rivieren. Van de 445 duizend vaartuigen zijn er 415 duizend voorzien van een motor, waaronder eveneens buitenboordmotoren. Met dergelijke vloot is het niet verwonderlijk dat Japan op de eerste rang komt met meer dan 10 miljoen ton, in de rij der visaanvoerende landen.

DE OLIEBESTRIJDING OP DE ZEEËN

Olie-alarm verleden week op de Noordzee waarbij maar liefst oliebestrijdingsploegen van vijf landen uitrukten, namelijk Nederland, West-Duitsland, Denemarken, België en zelfs uit het verre Finland.

Stellen wij onmiddellijk onze lezers gerust, dat het hier om geen echte olie- noch milieuramp ging, maar om een oefening waarbij de oliebestrijdingsploegen van vijf landen betrokken werden, onder leiding van de directie Noordzee van de Nederlandse Rijkswaterstraat.

In eerste instantie wenste men de nieuwe opsporingsapparatuur voor het lokaliseren van olieverontreiniging op zee uit te testen. Het is een apparatuur die van uit vliegtuigen, met behulp van laserstralen olieverontreiniging op zee kan opsporen, bij donker, bij mist en zelfs als de olie tussen water en wind drijft zoals men het soms in visserstermen zegt.

Door het Nederlands oliebestrijdingsschip „Smal Agt" werden twee olievlekken op zee veroorzaakt, waarvan één vlek aan de hand van gewone olie en een tweede vlek van een samenstelling van olie en sommige elementen uit het zeewater, die er een kompakte massa van maken.

De eerste dag was het de beurt aan de vliegtuigen uit de 5 betrokken landen, die bij middel van hun opsporingsapparatuur en rader en met behulp van de laserstralen de olievlekken moesten trachten te lokaliseren, de uitgestrektheid en de dikte van de olielagen, en alles in kaart brengen, om aan de oliebestrijdingsschepen door te seinen. Deze laatsten kwamen dan op de tweede dag aan hun trekken, meer speciaal twee Westduitse en drie Nederlandse schepen, die tot taak hadden de olie samen te brengen en op te nemen. Gezien de olievlekken, vooral bij zware zee, spoedig verspreid worden en aldus niet meer op te nemen vallen, is het van groot belang, dat men onmiddellijk verwittigd wordt van het bestaan van olievlekken en daarom juist is de nieuwe detectie-apparatuur van zo'n groot belang. Het vergemakkelijkt aanzienlijk het werk van de bestrijdingsvaartuigen, die niet meer op de olie dienen te jagen om deze bij elkaar te brengen. Aldus kan men onmiddellijk starten met het oppompen van de olie. Het West-Duits oliebestrijdingsschip de „Thor" biedt het neusje van de zalm, door het feit, dat dit schip zich in twee splijt behalve de kop van het vaartuig. De twee gedeelten openen zich en vormen een rechte hoek. Het open gedeelte staat naar de wind en de olie wordt in de rechte hoek opgeduwd en aan boord gepompt.

De meeste olieverontreiniging vindt haar oorzaak in het spoelen van de lege tanks door de tankschepen en het over boord pompen van de afvalolie van de schepen. Deze fel ingewortelde praktijken veroorzaken een veelvoud van olievervuiling der zeeën, tegenover de olievervuiling door zware rampen, waarbij we automatisch aan de „Amoco-Cadiz" gaan denken die op de Bretoense kust een ware millieuramp veroorzaakte. Nederlandse Waterstaat beschikte over een verkenningsvliegtuig dat de lozers van olie op zee rapporteert. Op de Franse Kanaalkust is er eveneens een detectiepost die de illegale oliestorters rapporteren en ze desnoods naar een Franse haven laat opbrengen door de Franse Marine. Hoe meer de opsporingsmethoden verbeterd worden, hoe sneller men de olievlekken kan gaan bestrijden, terwijl anderzijds de snelle moderne opsporingsmogelijkheden meer en meer indruk maken op de vervuilers, die zich hierdoor minder en minder aan sluikstorting wagen of minstens hiermede wachten tot op de verre open zeeën waar er minder gevaar is voor kustbezoedeling, voor de vogels en voor de vissen.

Voor het ogenblik bechikt alleen West-Duitsland over een verkenningsvliegtuig uitgerust met de nieuwe laser-apparatuur, die het mogelijk maakt olievervuiling onder de zeeoppervlakte te gaan opsporen. Dit is wel van belang omdat deze smurrie ten slotte op de stranden terecht komt zo zij niet kan ontdekt worden en op zee vernietigd.

REDER RENE CALCOEN MET ZIJN N.512 „INGRID" OPNIEUW IN DE VAART

De in Nieuwpoortse visserijmiddens zeer goed gekende reder René Calcoen, heeft vorige week vrijdag voor de eerste maal met zijn nieuw vaartuig de N.512 „Ingrid" in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort zijn vangst verkocht. René was de vroegere eigenaar van de N.211 „Cindy", doch hij verkoos zich een groter vaartuig aan te schaffen, waarmee hij meerdere visserijmethodes zou kunnen bedrijven. Prompt kocht hij dan ook de Z.512 „El Cid".

Dit vaartuig is van het bouwjaar 1969 en heeft een brutotonnenmaat van 76,83 Brt en is uitgerust met een motor ABC van 400 PK. René liet allerhande verbouwingswerken uitvoeren. Het geheel is nu als vissersvaartuig voor het oog der kenner een echt juweel geworden en luistert naar de welluidende naam N.512 „Ingrid". Thans bedrijft de N.512 de spanvisserij met de N.349 „De Lady" van reder Noël Kiekens. De bemanning der N.512 bestaat uit volgende leden: schipper René Calcoen, motorist Ronny Hillebrandt, matroos Roland Hillebrandt en scheepsjongen Peter Verbeke.

Vrijdagmorgen werd het dan voor René en zijn bemanning de eerste verkoop met de nieuwe N.512. Naar traditie werd een select koopje uitgezocht dat voor het peterschap van het vaartuig diende te fungeren. Het ging om een koopje herders van 10 kg dat verkocht werd tegen de prijs van 422 fr. het kg en toegewezen werd aan de heer Michel Vanelverdinghe. Michel is de uitbater van de goed gekende viswinkel „La Renommée", gelegen Kaai 30 te Nieuwpoort. Hij is tevens de wel bekende peter van een groot gedeelte der Nieuwpoortse vissersvloot en hij heeft de laatste tijd klaarblijkelijk de peterschapskoorts in de zeilen. De peter kreeg dan ook als naar goede gewoonte enkele zoenen van de lieftallige redersdame. Dit geschiedde onder luid handgeklap en schalkse schaterlachen van vissers, kopers en omstaanders. Het was mijndirecteur G. Hovaere die de nieuwe reder en zijn bemanning in naam van het Stadsbestuur veel geluk en voorspoed voor de toekomst wenste. Na de verkoop werd aan de peter en de nieuwe reder met zijn familie en bemanning in het bureel der stedelijke vismijn een receptie aangeboden.

ALLERLEI

■ Ook in Ierland gaan klachten dat zoveel ondermaatse kreeften, die in de fuiken en potten van de kreeftenvangers terecht kwamen, toch in de handel gebracht worden. Het zijn meestal restaurants, die deze langs de achterdeur opkopen. Wij zelf weten dat het binnenbrengen en aan de man brengen van ondermaatse dure soorten, internationaal schade berokkent aan elke visser, en dat de vissers tegen hun eigen zelf dienen beschermd te worden. Hoeveel ondermaatse tong wordt aldus niet binnen gebracht en onder de neus van de inspectiediensten of van diegenen, die hier moeten voor instaan, aan de man gebracht? Sommige kustvissers brachten honderden kg. per nacht binnen. En dan maar zeggen dat de tongenstand overbevist is of dat bepaalde schepen aan illegale visserij doen. Het is overal zo dat de ene dief op de andere roept en hierbij gaat het nog al dikwijls om de splinter in andermans oog en de balk in eigen oog.

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: ECHTGENOTEN GEHUWD ZONDER HUWELIJKSKONTRAKT VALLEN ONDER „HET WETTELIJK STELSEL". WAT BETEKENT DIT?

ANTWOORD:

Het huwelijkscontract regelt o.m. wat toebehoort aan één van beide echtgenoten alleen, of aan beide echtgenoten samen. Voor de personen die geen huwelijkscontract hebben gemaakt, heeft het Wetboek zelf een regeling voorzien, die het „wettelijk stelsel" genoemd wordt.

We zullen ons beperken tot de meest voorkomende gevallen daar een volledige uiteenzetting te ver zou leiden.

In elk huwelijk zonder huwelijkscontract zijn er die vermogens: het eigen vermogen van elke echtgenoot en het gemeenschappelijke.

Eigen zijn:
— de goederen van vóór het huwelijk
— de goederen verkregen bij erfenis of schenking
— de goederen verkregen bij wederbelegging: dit wil zeggen: wanneer een echtgenoot eigen goederen heeft verkocht, en de prijs ervan gebruikt om andere goederen aan te kopen, kunnen deze nieuwe goederen ook tot het eigen vermogen behoren, indien de echtgenoot dit wenst en een clausule hierover heeft laten inlassen in de aankoopakte
— de gereedschappen en werktuigen die dienen tot de uitoefening van het beroep dat een echtgenoot alleen uitoefent
— de klederen en voorwerpen voor persoonlijk gebruik.

Dit alles op voorwaarde dat het eigen karakter bewezen is.

De overige goederen behoren tot het gemeenschappelijk vermogen, nl. alles wat de echtgenoten tijdens het huwelijk hebben verdiend, gekocht of gespaard en alles waarvan geen van beide echtgenoten kan bewijzen dat het tot zijn eigen vermogen behoort.

Wat met de schulden?

De schulden die een echtgenoot had op de dag van zijn huwelijk, of die hij geërfd heeft, blijven eigen voor het kapitaal (de intresten zijn gemeenschappelijk).

De schulden aangegaan tijdens het huwelijk, door beide echtgenoten, of door elk van de echtgenoten afzonderlijk, zijn in regel gemeenschappelijk, behoudens enkele uitzonderingen die zelden voorkomen; de belangrijkste uitzondering is de schulden ingevolge strafrechterlijke veroordeling of veroordeling tot schadevergoeding: deze blijven ook persoonlijk, doch deze kunnen door de schuldeisers verhaald worden zowel op het eigen vermogen van de echtgenoot-schuldenaar als op de helft van het gemeenschappelijk vermogen.

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN – INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Door de E.E.G. werd de sportvisserij in de Moray Firth, de Firth of Forth en in een gebied van 20 tot 30 mijl uit de Britse kust lopende van North Shields tot Sunderland van 1 oktober 1983 tot 31 maart 1984 gesloten verklaard. De betrokken Britse sportvissers van de Oostkust zijn niet alleen verrast geweest door deze beslissing, maar zijn uiterst mistevreden omdat aldus één voor hen lonende seizoenvisserij afgenomen wordt. Wel waren betrokken kringen akkoord met een zomersluiting, maar zeker niet met een wintersluiting. De sportlandingen in 1982 in de streek van Berwick en Essex besomden alleen reeds 32 miljoen B.fr. en het is dus duidelijk, dat dit voor de lokale vissers een streep door de rekening wordt, des te meer dat dit verbod eerder onverwacht is aangekomen.

■ De Schotse visverwerkende nijverheid en de vishandelaarsvereniging uit Aberdeen zijn bij de Britse regering gaan aankloppen voor een financiële tussenkomst voor een ontwikkelingsprogramma en herstructurering. De Schotse Staatssecretaris voor de visserij, Lord Gray, liet hen echter weinig hoop, waarbij dan de Schotten hun nationaal sentiment, of beter ressentiment de vrije loop gaven door te laten opmerken, dat zij slechts in Schotland liggen en niet in Engeland.

■ De Schotse visserijvloot telde op 31.12.82 in de klasse van 12,20 m. tot 24,30 m., 981 eenheden waarvan bijna 38% ouder dan 20 jaar. In dezelfde klasse telden Wales en Engeland samen 931 vaartuigen waarvan echter 70,4% ouder dan 20 jaar! Zo te zien een oud beestje en tijd voor modernisatie en nieuwbouw. Aan vaartuigen van meer dan 24,30 m. (80 voet) telde gans Groot-Brittannië samen, 233 eenheden in de visserijvloot. Bij de Britten noemt men deze eenheden als behorende tot de diepzeevloot. De ganse Britse vloot telde dus, einde verleden jaar, 2.145 eenheden boven de 12,20 meter (40 voet). Aan bemanningsleden telde deze beroepsvisserij einde verleden jaar in totaal 16.346 vissers. Toch nog altijd 16 tot 17 maal meer dan in België.

■ In het gebied even buiten de Thames-monding in Engelse wateren zijn er dit jaar reeds verscheidene mijnen in de netten van vissersvaartuigen terecht gekomen. Het zijn mijnen uit de tweede wereldoorlog. De Britse mijnendienst zorgde voor het weghalen en vernietigen dezer tuigen. Eén en ander wijst er toch op dat op bepaalde plaatsen nog heel wat mijnen liggen en dat de mijnenvegers die, na de oorlog tot taak hadden het gebied te ontmijnen, toch heel wat oorlogstuig over het hoofd hebben gezien. Gelukkig had het opvissen geen nare gevolgen.

■ Typisch voor de waarde van de regel „vraag en aanbod" op de visafslagen, bewees ons verleden week de haringvisserij op de Britse Norfolk-kust. Weinig harig als gevolg van het slechte weder met prijzen gaande tot 76 fr., gevolgd enkele dagen later, bij kalm weder door een overvloedige aanvoer en prijzen die, voor dezelfde haring, slechts 19 fr. het kg. haalde.

■ De Britse minister van landbouw ... en visserij, kreeg geen bijzondere goede beurt vanwege de visserijkringen ter gelegenheid van zijn bezoek aan Fleetwood. Volgens zelfde kringen, blaasde de minister warm of koud, naar gelang met wie hij te doen had, en was zeker niet bang om zichzelf tegen te spreken, kwestie van hulp aan de visserij. Dit deed een woordvoerder van de visserij zeggen, dat de landbouwers alle mogelijke subsidies toebedeeld krijgen voor het vormen van boter- en vleesbergen, die naderhand voor een prikje aan het Oostblok verkocht worden, terwijl de visserij zichzelf dient te behelpen. Geen bijzonder goede dag voor de heer Jopling Michael. En die woordvoerder heeft gelijk.

■ Ook in Engeland wordt er een loopje genomen met het reglement, dat slechts vaartuigen beneden de 70 Brt en met motoren tot maksimum 300 Pk binnen de 12-mijlszone op tong en pladijs mogen vissen. Vaartuigen met motoren tot 600 Pk komen er vissen en volgens het bestuur van de „Devon Sea Fisheries Committée", is het slechts een koud kunstje om in enkele minuten deze motoren af te stellen op 300 Pk door de brandstofpomp af te stellen op minder toevoer. We laten het aan de kenners over of dit inderdaad zo gemakkelijk kan gebeuren, als men bij onze Britse overburen beweert en verwijzen naar de artikels in ons blad met het oog hierop geschreven. We hopen dat de bevoegden van ons Ministerie van Verkeerswezen er ten gepaste tijde met de grove borstel zullen overgaan.

■ Twee Britse diepzeevriestreilers, de „Dane" en de „Defiance", werden te Hull opgelegd nadat beiden terug kwamen van een reis in de wateren van West-Groenland. Veel ijsgang tot laat in het voorjaar hebben voor lage watertemperaturen gezorgd met als gevolg weinig vis in dit gebied. De resultaten van de 54-dagen op zee voor de „Dane" en de 37-dagen voor de „Defiance" waren dan ook een totale tegenvaller. Beide diepzeetreilers behoren tot de rederij „B.U.T." de British United Trawlers, met als thuishaven Hull. B.U.T. kende een rijk verleden ten tijde van de praktisch onbelemmerde IJslandvisserij.

SCHOTLAND

■ In Shetland werd er verleden week zoveel kleine wijting aangevoerd, namelijk meer dan 7 duizend bennen, dat de overheid een vangstbeperking op de kleine wijting oplegde, namelijk voor de eerste halve week 17 ben per man. Dit om te verhinderen dat grote hoeveelheden onverkocht zouden blijven staan. Niettegenstaande ook 500 ben kleine schelvis onverkocht bleef op 2.500 ben, die verleden week woensdag aangevoerd waren, werden er geen beperkingen opgelegd voor de eerste halve week, maar slechts voor de twee omdat dan veel minder door de kopers aangenomen wordt.

NEDERLAND

■ We mogen ons werkelijk afvragen waar het eindigt. In de zestiger jaren was de invrieskapaciteit van de diepvriestrawlers 25 ton per 24 uur. De invrieskapaciteit van de faktorijschepen van het Oostblok gaat tot maksimum 60 ton, terwijl intussen deze kapaciteit op de recente nieuwe Nederlandse diepvriestreilers van 71 meter tot 120 ton is opgevoerd. Wie dacht dat hiermede het maximum bereikt werd in deze tijden van beperkende vangsten, heeft het totaal mis voor. Inderdaad heeft de „Sch 72 - Prins Bernard" die onlangs aan de rederij overgedragen werd, met een lengte over alles van 88 meter, een invrieskapaciteit van 150 ton per etmaal, met daarbij een vriesopslagplaats van 3 duizend M^3(!) Vroeger in de zestiger jaren was deze opslagkapaciteit amper 500 M^3.



De ultra-moderne diepvriestreiler Sch 72 „Prins Bernhard" van de „Cornelis Vrolijk Visserijmaatschappij" die het van de makreel zal moeten hebben.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

■ De Schotse Redersfederatie beklaagt zich over de druk vanwege de Noorse visserijofficieren die het visgewicht van de Schotse 63 kg. bakken heel wat hoger aanslaan, dan het in werkelijkheid het geval is. Bij het kontroleren van de vangsthoeveelheden rekenen de Noren voor deze bakken 63 tot 73 kg. gewicht aan. Eén en ander heeft aldus geleid, zeggen de Schotse vissers, tot een officiële uitputting van het kwotum schelvis, die de E.E.G. toegekend werd in het Noorse gedeelte van de Noordzee, terwijl in werkelijkheid het kwotumcijfer niet gehaald werd. Het gevolg is, dat Noorwegen de visserij op de schelvis thans reeds in hun wateren verboden heeft wegens uitputting van het, voor 1983 toegekend E.E.G.-kontingent, waardoor vooral de Schotse vissers getroffen worden.

FRANKRIJK

■ De Franse syndikaten zijn tegen wat men noemt in de grote visserij, de vooruitgeschoven basissen, namelijk basissen in Schotland en Engeland waar de Franse grote visserij de vis zou aanvoeren in het noorden van de Atlantische Oceaan gevangen.

Hierdoor zou er veel brandstof uitgespaard worden. De syndikaten zijn hier vooral tegen omdat dit de werkverschaffing in Frankrijk niet dient en heel wat jobs in de visverwerkende Franse bedrijven en in de handel hierdoor verloren zouden gaan. Ze stellen de werkverschaffing boven. Ze begrijpen wel dat de rederijen in de eerste plaats moeten zorgen voor een renderende uitbating, maar gaan niet akkoord dat dit gebeurt ten laste van de eigen werkverschaffing. Voor ons is er hier slechts één geldende oplossing, om beiden het gelijk te geven, die ze in feite hebben namelijk dat de regering tussenkomt in de brandstofkosten, en best nog dat deze tussenkomst gebeurt op E.E.G.-plan. Deze tussenkomsten zijn dan nog altijd gevoelig lager dan deze in de landbouw waar miljarden verloren gaan voor het aanhouden van boter- en vleesbergen.

■ De Franse vislossers, die in het syndikaat van de dokwerkers thuis horen, hebben in de nacht van verleden week, van zondag op maandag, in de grote Franse vissershavens, verscheidene uren het werk stil gelegd uit solidariteit met de nationale dokkersbond, die op nationaal niveau met het patronaat onderhandelt voor beter en meer. Hierdoor kon het overschot aan vis van verscheidene grote treilers slechts de afslag van de volgende dag halen. De getroffen rederijen overwegen nu de syndikaten voor het gerecht te betrekken wegens opgelopen schaden, vooral gezien het nog maar onlangs gesloten akkoord tussen rederijen en de syndikaten, dergelijke wilde stakingen niet toelaten. Wat zouden die fameuze herrieschoppers zeggen moesten die vaartuigen andere havens aandoen? Of zijn zij het die een uitbating renderend maken?

■ Tegenover de eerder arme resultaten van het tonijnvissen in de Atlantische Oceaan ter hoogte van de West-Afrikaanse kust van Gabon en de Golf van Guinée, hebben twee grote 70-meter lange Franse tonijnvissersvaartuigen de steven gewend naar de Indische Oceaan, waar op dit ogenblik vier andere Franse tonijnschepen zeer bevredigende resultaten bij elkaar vissen. Van Franse zijde neemt men aan, dat er in de Indische Oceaan nog betere resultaten zouden kunnen behaald worden, dank zij een betere prospectie, waardoor aldus minder tijd zou verloren gaan aan het opzoeken en speuren naar de tonijnscholen. Betrokken Franse tonijnschepen uit de Franse vissershaven Concarneau hebben een helikopter aan boord.

IJSLAND

■ Niettegenstaande Portugal een leveringsorder in IJsland plaatste voor 27 duizend ton gezouten vis, alhoewel ook Noorwegen en Canada achter deze levering aanzaten, heeft de IJslandse minister reeds duidelijk aan Portugal te kennen gegeven dat men als wederdienst niet moet rekenen op één of ander kwotum vis voor de Portugese visserij in IJslandse wateren. Slechts België, de Faröe en Noorwegen beschikken er over kleine kwota. Wat België betreft heeft IJsland zich echter de mogelijkheid voorbehouden deze visserij, mits zes maand vooropzeg, te doen ophouden.

E.E.G.

■ Van de 8.100 ton haring die te vissen is in de Keltische Zee, werd er... 10 ton voorbehouden voor Britse vaartuigen! De opdeling geeft 7 duizend ton aan Ierland, 500 ton aan Frankrijk, 500 ton aan Nederland, 90 ton aan West-Duitsland en 10 ton aan Groot-Brittannië. Als men daarvoor zijn vistuig moet veranderen en deze 10 ton dan nog eventueel moet opdelen tussen verscheidene boten, dan had men liefst geen kwotum aan de Britten toegekend.

VERENIGDE STATEN

■ Thans hebben reeds 550 firma's zich ingeschreven voor een stand op de Internationale Visserijtentoonstelling te Seattle in de Verenigde Staten, die dit jaar van 26 tot en met 29 oktober doorgaat. Hiermede werd het, in 1981 gevestigd rekord aantal eksposerende firmanten met 15 overtroffen. In de Verenigde Staten gaat deze tentoonstelling om beurt afwisselend door in Boston en Seattle. Het zijn de grootste Internationale Visserijtentoonstellingen ter wereld.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

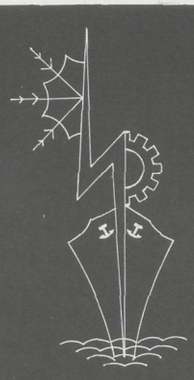
Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.
Maritiem, Vissersweg 46 te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 135 F. voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

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

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