



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 18 NOVEMBER 1983 - NR. 42



sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

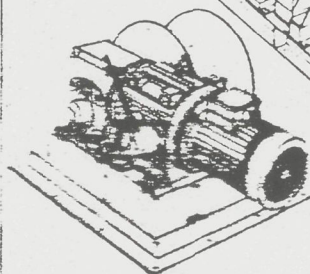
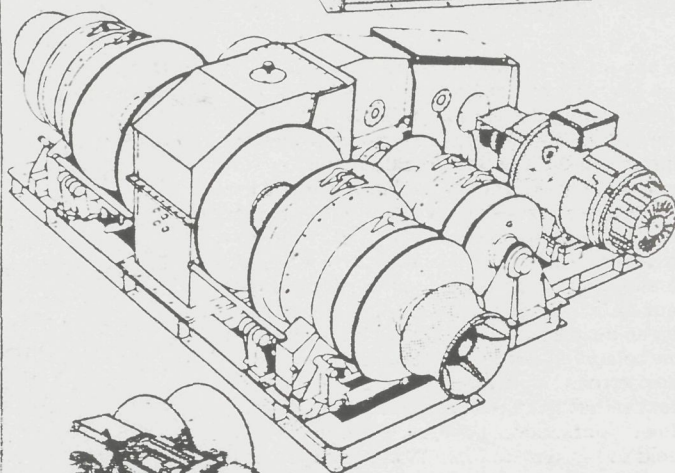
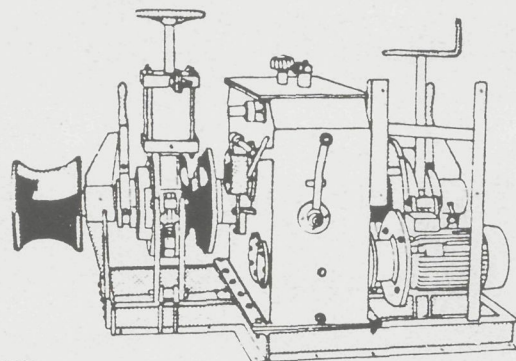
hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

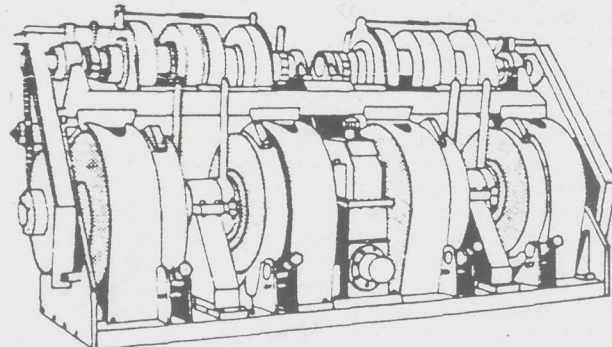
S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

- ankerlieren ● ankerslipdraadlieren ● bufferlieren ● hijslieren
- koppellieren ● nettenlieren
- vislieren ● verhaallieren
- mossellieren ● lieren voor:
offshore, baggervaartuigen,
aannemerij, afvierpontons etc.



*Aandrijvingen en bedieningen:
o.a. mechanisch - elektrisch -
pneumatisch en overige
onderlinge combinaties.*



**MAASKANT
LIERENBOUW**

Bruinisse
tel. 01113-1710
telex 55342

Stellendam
tel. 01879-1477
telex 26695

Correspondentieadres
Meester Snijderweg 40
3251 LJ Stellendam

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 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 18 november 1983 – Nr. 42

DIENEN HET SCHEEPSKREDIET EN DE NMKN-LENINGEN OM ONZE VISSERSVAARTUIGEN NAAR HET BUITENLAND TE LOODSEN?

Ondertussen honderden miljoenen visinvoer – Wat met de tewerkstelling en leveranciers?

In ons nummer van 28 oktober meldden wij het bezoek aan de Rederscentrale van een afvaardiging uit Lowestoft (Engeland) om er contacten te leggen met de **verantwoordelijken van de Rederscentrale** en na te gaan op welke wijze en tegen welke voorwaarden de Belgische reders hun vangsten aldaar zouden kunnen verkopen. Ook hiervoor was in het beperkt milieu van de Rederscentrale in alle talen gezweven, zodat alleen directeur en/of voorzitter hierover ingelicht waren en deze contacten buiten de beheerraad om belegd werden. We hebben in dat nummer de tekst weergegeven van wat hieromtrent in het Engels visserijvakblad „Fishing News” verscheen en waarin duidelijk vermeld stond dat de heer Wittewrongel, „**director of the Belgian Fish Producers Association**”, hen „**a warm welcome**” had gegeven **dat hij de Belgische reders zou aanspreken om hen in te lichten omtrent de voordelen welke zij zouden krijgen bij het aandoen van die Engelse haven, er aan toevoegend, dat dit alles ook in het mededelingsbladje van de Rederscentrale zou opgenomen worden.** Achteraf en wel op 31 oktober, verscheen in dat bladje alleen een mededeling dat men in Grimsby tot 24 december de loskosten met tien ten honderd zou verminderen en dat een „delegatie uit Lowestoft ter Rederscentrale was geweest **die graag zou zien dat Belgische vaartuigen aldaar hun vangsten zouden verkopen**”. Daarover meer niet, zodat we veronderstellen dat, om de vishandel, de Openbare Overheid en de nijverheid niet tegen zich in het harnas te jagen, men daarover in dat bladje liever zweeg, maar achter de schermen belanghebbenden afzonderlijk zouden gewezen worden op de **zogezegde** (?) voordelen in Lowestoft, Grimsby, Birkenhead of Aberdeen te verkopen, want daarheen is het, dat onze reders en schippers op allerlei wijzen en voor bepaalde doeleinden nu ook aangespoord worden te gaan verkopen.

Inderdaad in ons nummer van 11 november meldden wij, dat de reder van de Z.105 het bezoek kreeg van zijn Engelse verkoopsgagent te Aberdeen.

Deze reder zou aanvaard hebben om zijn Z.105, betrokken vaartuig **regelmatig** te Aberdeen te laten verkopen en dit minstens tot Kerstdag.

Om de bemanning niet te misnoegen, zouden twee man meer aangemonsterd worden, en twee leden om de beurt voor 14 dagen per vliegtuig met verlof naar huis mogen komen, zodat elk bemanningslid praktisch minstens zes weken van huis zou blijven.

De voornaamste reden om in het buitenland te gaan verkopen, volgens de reder van de Z.105, was echter niet alleen het uitsparen van het heen en weer varen naar de verder gelegen thuishaven, maar eveneens de hoge visprijzen, die men in de Engelse en Schotse havens kreeg.

Zulks was op dit ogenblik en in deze weken echter eveneens het geval in Belgische visafslagen, waar de prijzen zelfs nog beduidend hoger lagen.

Ondertussen tuimelden de prijzen in de Britse havens ver omlaag en wel zodanig, dat de Z.105 op 15 november met 670 bennen in de markt te Aberdeen nog amper een gemiddelde prijs van iets boven de 2.000 fr. de ben haalde.

Dit was natuurlijk van aard om de vroegere geestdrift om „over there” te gaan verkopen, aanzienlijk te verminderen, dus aanzienlijk minder dan de 4.000 fr. per ben van de vorige reis en aanzienlijk minder dan onze vissershavens in België.

In dat zelfde bladje, als verdedigers (?) van de Belgische visserij, komen ten andere hiervoor twee halve bladzijden publiciteit voor, vermeldend:

„Voor uw aankondigingen, agenten, verkopers van vis en leveranciers van alle toeleveringen”, enz. Lowestoft-Grimsby.

We menen hierover geen verder tekeningetje en artikels te moeten maken of schrijven om de juistheid van onze beweringen te moeten bewijzen, maar als gevolg hiervan thans de handel, de nijverheid, de leveranciers en de scheepsherstellers ten onzent hiervan te moeten inlichten en hen erop te wijzen, dat thans meer dan ooit het ogenblik aangebroken is om tegen dergelijke aanspo-

ring in den vreemde te verkopen, niet alleen te protesteren, maar om maatregelen te verzoeken ter bescherming van al wie rechtstreeks en onrechtstreeks van en met het visje in de visserij te maken heeft en er van leeft. Dit is te meer het geval, omdat het onzin is nog te beweren, dat de visprijzen in onze afslagen lager liggen dan in een ander land en de leveranties en herstellingen duurder dan in de ons omringende landen. Integendeel, het volstaat facturen te bekijken. Het gaat niet op te spreken van modernisering, tewerkstelling, kredieten, goedkope in-tresten, enz., om anderzijds de door onze vissersvaartuigen gevangen vis in andere landen te zien verkopen of die modernisering in het honderd te jagen om persoonlijke belangen te dienen.

Een studie van de markt, van onze bedrijfskosten, de prijzen van vis en leveranciers, alsook van het verbruik van vis ten lande, heeft ons doen inzien, dat sedert twee jaar de opbrengsten van de aangevoerde vis, op een paar uitzonderingen na, in ons land veel interessanter uitvallen dan bij verkoop in het buitenland.

Wat Engeland betreft, bracht men vroeger als reden in, goedkoper gasolie, duurder visprijzen en een sneller in- en uitvaren, waardoor men ongeveer vier dagen heen en weer varen spaart, maar men vergat er de zware onkosten, de uitstapjes en de verkopen buiten de markt bij te voegen.

Deze **theoretische** argumenten worden volledig ontzenuwd in de praktijk, want wat hebben wij bij dit alles in de laatste twee jaar kunnen vaststellen?

De brandstof en olie is in Engeland en andere landen al veel duurder dan bij ons, rekening houdend met de ristournes welke ten onzent gegeven worden en gemiddeld één frank per liter uitmaken zonder te spreken van de eindejaarsristournes.

Hetzelfde geldt de aankopen van materialen. We stellen anderzijds weliswaar vast, **dat in het buitenland op sommige ogenblikken**, de platvis wel duurder prijst, maar zulks is in

(Vervolg volgende bladzijde)

elk opzicht niet het geval voor fijne vis als tong, tarbot en ronde vissoorten.

Vooraf tong-, tarbot- en ronde visprijzen liggen bij ons duurder in de afslag. En als we dan nagaan wat de **onkosten** zijn van dok, sluis, ijs, afslag, mijn en andere rechten, dan zijn deze naargelang de totaliteiten, de soort vangst tussen **20 à 24 ten honderd**, waar in België dit hoogstens 10 à 11 ten honderd van de totale brutobesomming bereikt.

Een Belgisch vaartuig dat in oktober te Grimsby tweemaal in 17 dagen verkocht en om het nummer niet bekend te maken, in totaal ongeveer 2.600.000 frank besomde, ontving na aftrek van dok- en rivierkosten, commissie verkoop, loskosten, kisten, 20 duizend liter gasoil aan 13 BF, kuisen van het schip en verschillende andere kleine aangelegenheden, zoals water, stores, ijs, kaaikosten, enz. op dit bedrag nog 1.945.000 BF, wat neerkomt op een onkostennota van 655 duizend frank, op een besomming van 2.600.000 frank.

Aan de visafslag in Belgische frank, de Engelse Pond aan 80 BF gerekend, betaalde dit schip ongeveer 105.000 frank, 44.000 frank dokgeld, kisten 35.500 frank, loskosten 130.000 frank, kuisen van schip 5.250 frank, water 2.350 frank en 226.000 frank andere, kleine kosten van telefoon, Olsens, IMP, enz. Deze cijfers zijn officieel en ter beschikking van wie ze wil betwisten.

Mag het dan niet kras genoemd worden, een Belgische producentenorganisatie zijn leden te zien aansporen in den vreemde te verkopen, waar integendeel alles in het werk zou dienen gesteld om hen aan te

sporen hun vis in België af te zetten, de leverings- en herstelbedrijven aldus werk te verschaffen, vislossers en handelaars te steunen, zonder van de rest te spreken.

En zeggen dat men voor deze landingen in vreemde havens, hier aan de producentenorganisatie een lidgeld moet storten, waarvan de ontvangsten jaarlijks de 20 miljoen te boven gaan.

Waarom? is het dus om ze aan te sporen in den vreemde te gaan verkopen en de eigen vishandel te laten stikken, honderden miljoenen frank vis in te doen voeren uit dezelfde landen waar de onzen gaan verkopen. En dan willen we hier niet openbaar maken welke andere redenen sommige reders er nog toe aansporen om in Engeland te verkopen.

Over Birkenhead, Aberdeen en Grimsby, is een mooie roman te schrijven. Verder zijn er reders die te lande grote schulden staan hebben en op die wijze allerlei financiële verplichtingen ontduiken zonder te spreken van het verteer door de bemanning en de huishoudelijke geschillen welke schering en inslag zijn geworden. En wat zeggen de vakbonden, die steeds zo schermen met de sociale belangen van hun werkvolk, hier de bemanning?

Moest de Rederscentrale gespeend blijven van inkomsten uit verkopen door Belgische vaartuigen in vreemde havens, dan zijn wij overtuigd dat het plots zou gedaan zijn met de liefde om de verkopen in het buitenland aan te moedigen en te steunen.

De recepties zouden dan in het buitenland in plaats van te Oostende kunnen geschieden.

Waarvoor dienen 80 ten honderd kredie-

ten, tussenkomst Provincie en Staat, als ook de Wet op het Scheepskrediet?

Als we dit alles bekijken, dan is het hoog tijd dat onze Ministeriële Departementen maatregelen nemen en inzien, dat er hier iets verkeerd loopt. Want de verkoop in den vreemde heeft, zoals wij hierboven melden, voor sommigen nog andere redenen dan een betere prijs. Men spreekt en zoekt naar allerlei middelen om hier te lande de tewerkstelling te verhogen. Dat er op bepaalde ogenblikken voor bepaalde economische redenen of motordefecten daar wel eens verkocht mag worden, goed!

Maar dan moet men ook logisch blijven wanneer het erop aan komt deze tewerkstelling in alle domeinen te beogen om zowel de leveranciers en de herstellende werk te verschaffen, de invoer van vis tot het minimum trachten te doen herleiden, de vishandel steunen, enz.

Want op dat gebied zou een verder doorgedreven studie planmatig opgesteld, de ministers van Landbouw, Verkeer en Financiën, doen inzien van wat nog allemaal kan bereikt worden om onze Belgische gemeenschap werk te verschaffen, zelfs in het visserijbedrijf.

Het volstaat de cijfers van aanvoer in eigen land, in vreemde havens en onze invoer van verse en bevroren vis na te gaan om tot het besluit te komen, dat ons land hier miljarden aan deviezen verspeelt en omgekeerd belastingen meer zou kunnen innen.

(Vervolg volgende bladzijde)

VIS DOOR BELGISCHE VAARTUIGEN IN VREEMDE HAVENS AANGEVOERD

Deze cijfers zijn in ton (per 1.000 kg.) en per duizend frank weergegeven.

1980		1981		1982		Eerste zes maanden 1982	
Ton	In 1.000 fr.	Ton	In 1.000 fr.	Ton	In 1.000 fr.	Ton	In 1.000 fr.
7.351	266.573	5.184	216.839	3.781	210.818	1.404	79.500
Of 18,31% van onze aanvoer		Of 11,81%		Of 8,85%		Of 6,94%	
						Eerste zes maanden 1983	
						Ton	In 1.000 fr.
						1.938	102.000
						Of 9,91%	

VERSE EN BEVROREN VIS INVOER

In deze cijfers zijn alleen begrepen de vis in verse of bevroren toestand, zonder te spreken van bewerkte vis, mosselen, alle week- en schaaldieren en visconserven.

1980		1981		1982		Eerste zes maanden 1982	
Ton	In 1.000 fr.	Ton	In 1.000 fr.	Ton	In 1.000 fr.	Ton	In 1.000 fr.
43.199	2.943.431	41.638	3.065.441	43.170	3.379.798	20.762	1.997.903
						Eerste zes maanden 1983	
						Ton	In 1.000 fr.
						22.088	1.883.344

N.B. De aanvoer in den **vreemde** door Belgische vaartuigen is in 1983 veel groter in de tweede helft van het jaar:

	1ste semester	2de semester	jaar
1982	1.404 ton	2.377 ton	3.781 ton
1983	1.938 ton	?	?

Om dit alles duidelijk te maken, volgt hierna een tabel van de verkoop van vis door onze visserij in vreemde havens sedert 1980 tot einde juni 1983, de invoer van verse en bevroren vis tijdens dezelfde periode en de uitvoer van vis. Met de uitvoer van vis is vooral haring van de eigen vloot, gemeoid, dus deviezen voor het land, wat bewijst, dat moest onze vloot zich **zoveel mogelijk** concentreren op de aanvoer in eigen afslagen, deze uitvoer nog veel meer door de handel zou kunnen bewerkt worden, de tewerkstelling bevordert en het bedrijf lonender maakt.

Want als de prijzen van sommige vissoorten zoals platvis (schol) soms niet deze bereiken van wat in Engeland bekomen wordt, dan mag niet uit het oog verloren worden, dat de reders hier zelf grotelijks schuld aan hebben omdat de handel bij gebrek aan aanvoer zich in het buitenland moet bevoorraden, zij zich daardoor konkurentieel niet kan moderniseren (fileren van vis) en dus konkurentieel ten achter blijft.

Het is immers een feit, dat reeds veel Hollanders te Zeebrugge en Oostende platvis komen opkopen en fileren als er is! Het is een feit, dat de Belgische fijne vis, vóór de oorlog en zelfs nu nog in het buitenland, Frankrijk, Groot Hertogdom, enz., een delicatess is.

Maar wie brengt onze uitvoer in gevaar, stelt onze handel voor moeilijke uitvoerproblemen en in de onmogelijkheid om nog concurrentieel mede te dingen met vreemden?

Deze reders die **regelmatig** in den vreemde verkopen om er te ontkomen aan eigen financiële verplichtingen, opbrengsten buiten de officiële markt af te zetten en de familiale toestanden in vele huishoudens te verpesten, ondergraven de Belgische ekonomie in het algemeen en de binnenlandse handel in verse visserijprodukten in het bijzonder. In de volksmond kan men zeggen dat ze de kip met de gouden eieren slachten, dat ze de tak afzagen waarop ze zelf zitten!

Dit alles inziende zijn maatregelen noodzakelijk. Welke?

Deze zijn niet moeilijk weer te geven, want zowel de N.M.K.N., het Ministerie van Landbouw, Verkeerswezen, de provincie en de drie gemeentebesturen kunnen daaraan verhelpen en hun voorwaarden en eisen stellen inzake toelagen, tussenkomsten in de interessen en in het verlenen van kredieten.

ENKELE BESCHOUWINGEN

Uit de hierbovenvermelde statistiek zal men opmerken, dat vooral in 1980 de verkoop in vreemde havens groot was en 18,3% van onze totale aanvoer bedroeg, tegen 11,8% in 1981 en 8,8% in 1982. De reden hiervan is niet ver te zoeken. Toen bereikten we niet alleen het hoogtepunt van de gasolieprijzen, maar hadden we ook af te rekenen met de staking in de oliebedrijven, waardoor velen vreesden niet alleen deze gasolie veel meer te moeten betalen, maar ook op bepaalde ogenblikken geen te zullen bekomen.

Daar we over de volledige cijfers van 1983 nog niet kunnen beschikken, hebben we als vergelijking de eerste zes maanden van 1982 met deze van 1983 genomen.

Niettegenstaande de gasolieprijzen in ons land veel goedkoper zijn, (één frank per liter voorlopig ristournes erin begrepen.) en de onkosten in den vreemde in bepaalde gevallen en volgens de soorten vis, van 20 tot 24 ten honderd oplopen, tegen 10,50 ten hon-

derd hier, is het zonderling vast te stellen dat, waar de **officiële** verkoop door Belgische vissersvaartuigen in den vreemde in 1982 1.404.000 kg. voor 79.500.000 frank beliep, deze voor de eerste zes maanden van 1983, reeds niet minder dan 1.980.000 kg bedroeg, een waarde vertegenwoordigend van 1.020 miljoen frank, hetzij 9,91% voor de eerste zes maanden van 1983 tegen slechts 6,94% voor dezelfde periode van 1982. En voor de tweede semester mag men zich, vergeleken bij verleden jaar, aan een verdubbeling verwachten.

En dan spreken we van officiële cijfers, in acht nemend, dat ons aangebracht wordt, dat **sommige reders**, 20 à 30 ten honderd, daarvan buiten de markt verkochten en dat bv. er in Birkenhead, waar sommigen graag binnenvaren om hun netten (?) te herstellen, er geen officiële verkoop is en de statistieken er van niet in de officiële cijfers voorkomen.

De voorspellingen voor de laatste zes maanden van het jaar 1983 zijn van dien aard, dat deze cijfers vergeleken bij 1982 dus fel zullen overschreden worden.

En dit alles geschiedt, waar met alle mogelijke middelen, de tussenkomst voor de bouw van vissersvaartuigen 80 ten honderd beoogd wordt, aan een interest van 4 ten honderd met tussenkomst van de Staat, het Scheepskrediet en de tussenkomst van de provincie inzake scheepsbouw.

Uit diezelfde statistiek stellen we vast, dat de invoer van verse en bevroren vis van 1980 tot 1982 weinig heeft verschild, waar dat zulks niet meer het geval is voor de eerste zes maanden van 1983, vergeleken bij dezelfde periode van 1982.

De **aanvoer** van de Belgische vis in **vreemde havens** beliep: voor de eerste zes maanden van 1982: 6,94% van de totale vangsten. Voor de eerste zes maanden van 1983 reeds 9,91% van de totale vangsten.

Wat de **invoer** van verse en bevroren vis betreft, dus verlies aan deviezen, beliep deze voor de eerste zes maanden van 1982: 20.762 ton en voor de eerste zes maanden van 1983: 22.088 ton, wat een meer-invoer van twee miljoen kg. betekent en dus een uitgave aan deviezen die meer dan het miljard frank overtreft. Uit de statistieken voor het **tweede** semester van het jaar 1983 vergeleken met deze van 1982, blijkt nu reeds een enorm verschil met vorig jaar en het zou ons niet verwonderen, dat de door Belgische vaartuigen in den vreemde aangevoerde vis in 1983, deze met 50 ten honderd tegenover 1982 overtreft, en voor wat de tweede semester betreft, 100 ten honderd zal bereiken, op een ogenblik dat de eigen vishandel roept om vis en miljoenen kg. meer moet invoeren om een kliënteel te behouden.

Als we deze cijfers aanhalen en weten in welke toestand de visgroothandel, de viswerkende nijverheid, de herstel- en scheepsbouwbedrijven moeten werken om hun werknemers werk te verschaffen, zonder te spreken van de leveringsbedrijven, dan wordt het hoog tijd, dat de Hogere Overheid, die in alle opzichten het bedrijf steunt, ook hierop dringend zijn aandacht vestigt.

P. VANDENBERGHE

DE DOOP VAN DE Z.48 „WODAN,,

Het is onze lezers bekend dat de doop van de Z.48 „Wodan” op zaterdag 26 november 1983 om 16 uur in de vissershaven zou plaats hebben en dat het peterschap er van zou waargenomen worden door de Heer Herman Decroo, Minister van Verkeer, Wegen en van P.T.T.

Bij het ter perse gaan wordt ons gemeld dat, gezien de drukke bezigheden van de minister, de doop van de Z.48 vervroegd wordt en wel om 15.15 uur zal plaats hebben ter vissershaven van Zeebrugge.

H. ZWART OFFICIER IN DE LEOPOLD II ORDE

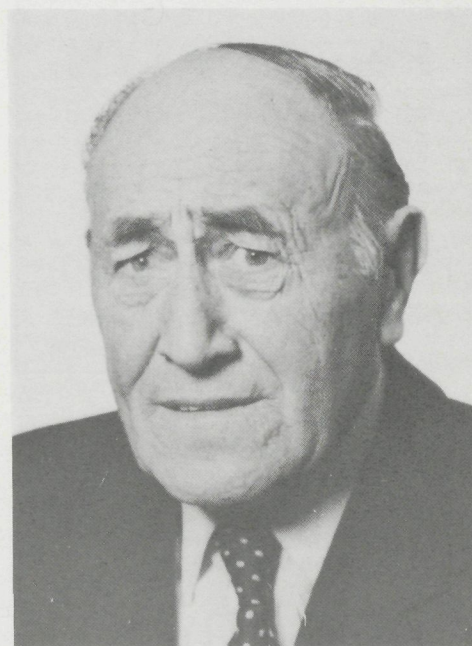
Eind vorige week bereikte ons het bericht dat het Zijne Majesteit Koning Boudewijn van België behaagd heeft de heer Henk Zwart wegens zijn bijzondere verdiensten aan de Belgische Visserij, te benoemen tot Officier in de Leopold II orde.

Die onderscheiding werd hem dinsdag in Den Haag door de Ambassadeur van België, de heer Baekelandt, op de ambassade in bijzijn van zijn familieleden overhandigd.

Wij voegen onze gelukwensen bij deze van de Belgische ambassade en zijn overtuigd dat niemand meer deze hoge onderscheiding heeft verdiend.

Wij hadden het in ons kerstnummer van vorig jaar al over de grote verdienste van deze eminente persoon, die aan talrijke Belgen en in 't bijzonder onze vissers in de loop van al die jaren enorme diensten heeft bewezen.

En ook dat wordt in 't algemeen een zeldzaamheid.



De h. Henk Zwart

**„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

WEET U

dat er reders zijn, die in Antwerpen navigatielantaarns kopen, terwijl SCAP precies dezelfde lantaarns met lamp en certificaat 200 frank goedkoper verkoopt?

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

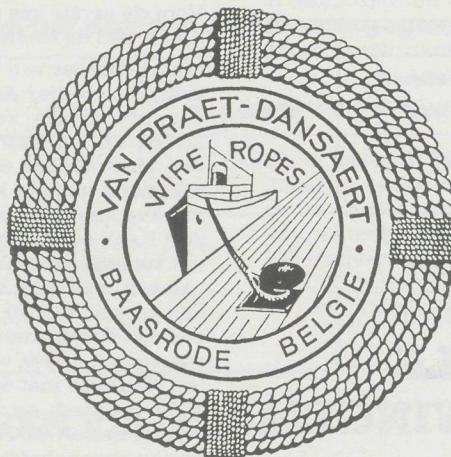
Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

HET VISLOSSEN, DE BENNENCONCESSIE EN DE VERTRAGINGSMANOEUVRES VAN DE REDERSCENTRALE

De zaak van de vooropgestelde modernisering van het vislossen lijkt werkelijk voor de Rederscentrale een heet maar zonderling hangijzer te zijn, want nu werden door deze organisatie alle gemeenteraadsleden van de stad Oostende met een persoonlijk schrijven bedacht. Daar zit meer onder dan men op het eerste zicht zou geneigd zijn te veronderstellen, namelijk ongetwijfeld persoonlijke belangen van bepaalde heerschappen. De tijd zal wellicht uitwijzen, dat we hier niet verkeerd zijn.

In dat schrijven vraagt men natuurlijk de zaak opnieuw voor een jaar uit te stellen, waar men sedert mei nooit de voorstellen tot modernisering beantwoordde, naar de verschillende besprekingen één afgevaardigde zond om te luisteren en geen enkel nuttig voorstel naar voren kwam, zodat alle partijen er tegenwoordig de stellige indruk hadden, dat de Rederscentrale voor bepaalde doeleinden de kwestie saboteerde, waar, zonderling genoeg de voorzitter Pintelon een paar jaar geleden zelf een voorstel tot modernisering deed, dat veel duurder voor de reders zou uitvallen. Waar men zelf in een schrijven nu aan de gemeenteraadsleden de moderniseringsplannen waardeert, vindt men anderzijds in zes maanden geen tijd om te beslissen en houdt men zich bezig met futilliteiten van twee kg. overgewicht, welke met die modernisering niets te zien hebben en duidelijk aanwijst dat men tijd wil winnen om de zaak voor bepaalde doeleinden te saboteren.

Niettegenstaande we in ons vorig nummer reeds uitvoerig over het vislossen en de bennenconcessie hebben geschreven, verplicht ons dit schrijven uitgaande van de Rederscentrale en over het hoofd heen van het schepencollege mede aan alle gemeenteraadsleden gestuurd, hierop terug te komen. Dit schrijven bewijst dat volgens de Rederscentrale, het schepencollege, dat het uitvoerend orgaan is van de gemeenteraad, onbetrouwbaar zou zijn en het minstens de gemeenteraadsleden niet, of zeer onvolledig van de zaak op de hoogte brengt. Nochtans heeft elk gemeenteraadslid het recht op inzage van het dossier, wanneer dit punt op de dagorde geplaatst wordt. Mocht het schepencollege ooit omgekeerd besluiten om over het hoofd heen van het uitvoerend orgaan van de Rederscentrale zelf, namelijk de enkele personen die zich alle rechten voorbehouden, alle

reders aan te schrijven, dan zou men ondervinden dat dit schrijven noch door de leden noch door het grootste gedeelte van de beheerders gekend is en alles voor bepaalde redenen en bepaalde doeleinden achter de schermen betracht wordt om aan persoonlijke waak te doen of om persoonlijke voordelen te dienen.

Dat de modernisering voor het vislossen de Rederscentrale nauw aan het hart ligt, of minstens bepaalde mensen, die het daar voor het zeggen hebben, hebben we in onze vorige uitgave nauwgezet uit de doeken gedaan en dit aan de hand van het vroeger voorstel van modernisering gedaan door de voorzitter van de Rederscentrale, die er enkele jaren geleden voor was. We zijn overtuigd niet mis te zijn, als we hierin het verzoek om uitstel vanwege de Rederscentrale moeten zoeken.

Opmerkelijk ter zake is eveneens het feit, dat men in dit schrijven telkens over de reders spreekt die veel meer inspraak ter zake wensen, terwijl betrokken reders volledig buiten alles gehouden worden. Hier geldt slechts het enig principe, namelijk „la voix de son maître”. Wat nu het voorstel betreft door de Rederscentrale naar voren gebracht, dat eerst het moderniseringsplan moeten kunnen worden uitgetest, dan moet men de vraag stellen welke concessionaris voor het vislossen zich eerst een investering zal getroosten van tien tot twaalf miljoen fr., alleen maar om dit systeem uitgetest te zien en in het ongewisse wordt gelaten over een eventueel veto uitgaande van de Rederscentrale binnen een tijdperk van één jaar! Dat anderzijds een transportband nog haar nut niet bewezen heeft omdat de snelheid in feite afhangt van de hoeveelheid vis, die van uit het visruim op de transportband komt, zou dan ook in het buitenland, onder meer in Denemarken, een onoverkomelijke hinderpaal moeten zijn, terwijl dit nu juist niet het geval is. En zelfs dit is geen argument om zich te verzetten tegen de samenvoeging en het onder één concessie brengen van het vislossen en de bennen.

Ook het argument dat het wegen nog altijd gebeurt op ouderwetse manier met bascules uit de tijd van Napoleon heeft hiermede niets te zien. Verder verplicht deze manier van wegen niet om een overgewicht te geven van twee kg. per ben. We vragen ons af wat dit argument hier komt

doen om een stelling te verdedigen dat de bennenconcessie en het vislossen niet door één enkele concessionaris mogen gebeuren. Ook met de modernste methode van viswegen kan men een overgewicht voorzien en kan men het evengoed afschaffen met de bascules.

Trouwens werd het overgewicht voorzien voor ijsresten, die bij het rapen en het vullen der bennen tussen de vis terecht komen en ook omdat natte recipienten iets meer wegen dan droge visbakken. Verder is het eveneens duidelijk dat door de vishandel altijd een prijs gemaakt wordt op basis van wat een visben aan vis bevat. Schaft men het overgewicht af, dan zal hier automatisch rekening mede gehouden worden door de viskopers.

Het à priori stellen dat het een zuiver verlies is voor de reders, is belachelijk daar de handel met dit alles rekening houdt en ook met de eventuele ijsresten tussen de vis. Deze zal dan zelf wel zijn rekening maken van wat de bennen vroeger aan visinhoud gaven en wat ze in de toekomst zullen geven. Als men dergelijke prullen als argumenten gebruikt om een ganse reorganisatie in het honderd te jagen, bewijst zulks eens te meer dat achter dit alles andere redenen schuilen, welke we hier niet openbaar hoeven te maken.

We kunnen dus besluiten, dat de ganse inhoud van dit schrijven aan het schepencollege en aan alle gemeenteraadsleden gestuurd, alleen voor doel heeft de modernisering van het vislossen op te houden of minstens te vertragen omdat in gans dit schrijven geen enkel zinnig argument voorkomt om de samenvoeging van de bennen en vislossersconcessie te moeten afwijzen. Anderzijds moet eveneens rekening gehouden worden met het feit, dat de bennenconcessie einde dit jaar afloopt, maar dat de concessie voor het vislossen nog een duurtijd heeft van vier jaar. Dat wil zeggen dat deze laatste concessiehouder niet gewipt kan worden vóór het einde 1987 en de bereidheid van deze laatste om te moderniseren noodzakelijk is. Dat deze laatste hiertoe bereid is, is in elk geval reeds een groot winstpunt en een lovenswaardig initiatief, want we stellen die heren van de Rederscentrale, **die zelfs hun leden niet raadplegen, de vraag:** waarom neemt gij zelf dat initiatief en zoveel anderen niet in handen in plaats van overal aan show maar niets nuttigs te doen?

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

**NEEM
DE MAGNESIUM
WAAR HIJ IS**

Ons lichaam heeft iedere dag magnesium nodig. Drink *Apollinaris*, natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium.



Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop

**▲ Apollinaris ▲
het water dat ijzer
doet verteren.**

Gullevisser

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal „**DUIVELSTERK**” KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 — (059) 32 08 20

NOG DE MODERNISERING EN KWALITEITSVERBETERING VAN VIS

DE BETREURENSWAARDIGE TEGENWERKING VAN DE REDERSCENTRALE

PROTEST VAN DE BEROEPSVERENIGING DER VISGROOTHANDEL

Wij hebben in ons vorig nummer op breedvoerige wijze uiteengezet, hoe eindelijk de stad Oostende in de richting de modernisering van het vislossen en de kwaliteitsverkoop van de aangevoerde vis, betracht, en welke betreurenswaardige tegenwerking er vanwege de Rederscentrale is uitgegaan om persoonlijke belangen te dienen. Veel beheerders en reders op een paar na werden hiervan nooit ingelicht en alles was bekoststofd onder enkelen, waar het hier gaat om een aangelegenheid, die allen aanbelangt en waarbij groot en klein, dus alle reders van de Belgische vloot dienden betrokken te worden.

Een voorlichtingsvergadering met tevens een uitnodiging daarop van de promotors om de reders in te lichten over de voor- en eventuele nadelen, de kosten eraan verbonden, enz. ware een verstandiger wijze van beslissen geweest en zou geen aanleiding hebben gegeven tot veronderstellingen + persoonlijk belang, welke men nu terecht voor waar mag aannemen.

In de Rederscentrale waren dus slechts een paar beheerders, altijd dezelfde, ervan op de hoogte.

En het zijn juist dezen, die voor de ene of andere persoonlijke hetse tegen bepaalde personen zijn, die het voor het zeggen willen hebben.

Ondertussen heeft de Schepen van de vissershaven een laatste maal de Rederscentrale op zijn kabinet uitgenodigd om hen toe te laten hun nieuwe grieven te laten kennen.

Niets nieuws werd naar voren gebracht, zodat het Schepencollege vorige week besliste de zaak door te voeren om op de eerstvolgende gemeenteraad van 25 november te doen goedkeuren.

Deze week hebben ten andere verschillende reders hun misnoegen omtrent de handelwijze van hun leiders (?) laten kennen en ook de Beroepsvereniging van de visgroothandelaars van België liet hiernavolgend schrijven aan het College van Burgemeester en Schepenen geworden.

„Mijnheer de Burgemeester,
Heren Schepenen,

Wij vernemen dat een punt waar wij veel belang aan hechten van de dagorde van de gemeenteraad van vrijdag 28/10 geschrapt is.

Het betreft de concessie voor verhuur van recipiënten in de vismijn, of beter gezegd het samenvoegen van deze concessie, met die van het vislossen.

Dit heeft ons ten zeerste verbaasd.

Hier is nu eens een voorstel voor modernisering van de vismijn, waarin de Stad financieel niet moet tussenkomen, en dit wordt zomaar op de lange baan geschoven.

In de vergaderingen welke wij bijgewoond hebben, waren, naar wij menen, toch duidelijke afspraken gemaakt.

Van de concessievoorwaarden hebben wij wel geen inzage gehad, maar naar wij vernemen

waren er duidelijke voorzieningen en waarborgen ingebouwd, zodanig dat de modernisering moest doorgevoerd en de vastgestelde prijzen geëerbiedigd.

Met dit schrijven willen wij niet bemiddelen voor de concessionaris van het vislossen. Firma of persoon spelen voor ons geen rol, enkel de modernisatie van de vismijn zijn van tel.

Wij veroorloven ons, aan te dringen op een spoedige behandeling van deze zaak, ten einde nog in de loop van 1984 deze modernisatie te zien verwezenlijken, gezien Oostende als vissershaven, zoals U toch ook bekend is, ten achter staat bij onze concurrerende landen Denemarken en Nederland.

Met de meeste hoogachting.

De Secretaris
Roger Gekiere

De Voorzitter
Roland Debruyckere"

Tot daar dit schrijven welke aan duidelijkheid niets te wensen overlaat en welke eens te meer bewijst op welke triestige wijze de Rederscentrale hier, zowel als in andere zaken, te werk is gegaan om een voor alle reders zo belangrijke zaak te boycotten.

Het is thans aan de Oostendse gemeenteraad zich op 25 november niet meer te laten afleiden door argumenten die geen steek houden alleen om persoonlijke belangen en niet de gemeenschap te dienen.

FEEST BIJ DE MODELBOUWCLUB „HET DISSELTJE”

Vrijdag 11 november, ging het jaarlijks feest door, onder de leden van de modelbouwclub „Het Disseltje” te Oostduinkerke.

De modelbouwclub is een onderafdeling van „Het Visserijmuseum”, telt een 70-tal leden, zelfs met leden uit het binnenland, en kan nog als een bloeiende maatschappij bestempeld worden. Iedere tweede vrijdag van de maand is er dan ook een vergadering, waar heel wat modelbouwers met hun „modelscheepje” komen, en waarvan de bouw van romp en tuigage onderling besproken wordt. Sedert enige tijd is men druk aan het bespreken over „Schipje” of „de koter” en dit zowel over de rompbouw als over de volledige tuigage van mast, rondhouten, zeilen, touwwerk of lopende vallen met de nodige takelblokjes.

Bijeenkomsten en besprekingen die zeer nuttig zijn voor de modelbouwers en waarop gestreefd wordt om de „schipjes” zo natuurgetrouw mogelijk te maken!

Vrijdag 11, ging het jaarlijks clubfeestje door in de „Estaminet de Peerdevissers”, maar er was meer! Het bestuur had een wedstrijd gepland en dit een drie-tal maanden geleden, aan de leden voorgelegd. Het betrof het maken van een „Jol” op schaal 1/20 van de natuurlijke grootte (natuurlijke grootte geschat of 5 à 6 meter).

Dit voorstel viel in goede aarde, en velen hebben zich aan 't werk gezet om de „Jol” te maken.

De overige afmetingen mochten gekozen worden door de deelnemers zelf. De Jol mocht breed of lang gemaakt worden, dit volgens het doel waarvoor hij bestemd was, nl. overzetsdienst, reddingsdienst, enz. Men mocht ook het gemaakt model op een afzonderlijke wijze voorstellen, door bijvoorbeeld de Jol in zijn natuurlijke omgeving te plaatsen, dus langs de kade aan een trap, op het strand, aan een steiger enz. (daar waren ook punten mee te verdienen).

Uiteindelijk werden er vrijdagavond 10 modellen

binnen gebracht. Van de eerste tot de laatste allemaal juweeltjes van makelij en voorstelling.

De jury, die samengesteld was uit de heren Jef Verbanck (voorzitter), Staf Versluys, Richard Panesy en J.B. Dreesen, had het niet voor de poes, daar de indeling voor de punten speelde op de verhouding, gelijkvormigheid, afwerking, roeispanten, schilderwerk en algemeen voorkomen.

Mejuffer Anne-Marie Vermoote kreeg de taak opgelegd de punten te geven voor de originaliteit van de voorstelling!

Dat de jury het niet gemakkelijk had, mag zeker nogmaals onderlijnd worden. Toen eindelijk de uitslag bekend gemaakt werd, speelden de enkele puntjes, welke de ene meer kreeg dan de andere geen rol, want de modelbouwers van „Het Disseltje” zijn onderling echte vrienden!!!

Ziehier de uitslag:

1. Verleene Georges, 2. Jansens Frans, 3. Venmans Eric, 4. Casier Gaby, 5. Gaty Jacques, 6. Cockuyt Leon, 7. Dedrie Jan, 8. Senaevé Adri-
aan, 9. Declerq Jaak en 10. Statbeen Kamiel.

Tussen haakjes mag wel gezegd worden, dat alle prijzen betrekking hebben op materiaal, nodig voor het bouwen en knutselen aan scheepsmodellen.

Het feest werd nadien in alle uitbundigheid voortgezet. Alle leden waren overtuigd dat dergelijke wedstrijden ertoe bijdragen om secuur, precies en natuurgetrouw te leren scheepsmodellen maken, en ... werd reeds een wedstrijd onder de leden voor toekomstig jaar gepland!

J.V.

MODERNISERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

Het is onze lezers bekend dat 40 % van onze vissersvloot, dus ongeveer 80 schepen meer dan 20 jaar oud zijn en willen zij economisch rendeerbaar blijven, aan modernisering of nieuwbouw onderhevig zijn.

Zonder krachtige steun van de F.E.O.G.A., de Belgische Staat of financieel sterk eigen bezit, is dat niet mogelijk.

Een **gans modern** nieuw garnaalvissersvaartuig van 18 en 20 meter kost nu zeker 24 à 25 miljoen en dan nog zo men er een paar tegelijk kan bouwen.

Men vergeet maar al te gemakkelijk hoe kleiner de bouw hoe duurder dit proportioneel uitvalt.

Dit betekent ook voor een kustvisser het bezit van 20 miljoen, zo de N.M.K.N. en het fonds voor de marine hiervoor met een goedkope interest tussenkomen.

In Japan, Noorwegen, Zweden en Duitsland heeft men dat ruimschoots begrepen.

De vraag stelt zich of men dat in België bij eventuele F.E.O.G.A. tussenkomt ook zal willen begrijpen om langzamerhand, zowel hier als in Holland, de kustvisserij niet zien te loor gaan.

Want aan dergelijke modernisering is er nog één voorwaarde verbonden nl. het strikt ernstig bewerken van de 12-mijlszone en de toepassing van de 300 Pk en 70 Bruto Tonnage.

Afwachten is de boodschap met welke schepen de Zeemacht deze bewaking zal kunnen doorvoeren.

Het is anderzijds te hopen dat daaraan niet gedacht wordt op het ogenblik dat de overtredingen volop aan gang zijn en dat treilers van 2.000 à 3.000 Pk, de gek houden met onze Zeemacht-kontrolle om achteraf met grote titels hierover uit te weiden en kwaad te zijn omdat er geschoten wordt.

LEERZAME REIZEN NAAR HET NOORDEN

In het Nederlands visserijvakblad „Stuurboord”, werd 14 dagen geleden een geslaagde reis naar Noorwegen weergegeven van de Urker School voor Zeevisvaart. Dit programma was opgezet in samenwerking met het Noors Verkeersbureau te Amsterdam.

Het ging ook daar over het lossen van vis en het reinigen ervan en in het bijzonder ook omtrent forellen, die een veel aangevoerde en gewilde vis is in Noorwegen.

Stuurboordeditie schreef hieromtrent het volgende:

„De door Urker Chr. School voor de Zeevisvaart georganiseerde reis naar Noorwegen is een groot succes geworden. Het programma, opgezet in samenwerking met het Noors Verkeersbureau te Amsterdam, bood een totaal beeld van het Noorse visserijgebeuren.

In het kader van de visserijcontrole werden bezoeken gebracht aan de Directie van de Visserijen, en het bureau voor de Haringvisserij. Aan de ene kant werd kennis gemaakt met een effectief controlesysteem, aan de andere kant met een organisatie die een grote rol speelt bij het verhandelen van vis. Opvallend was ook hier de ver doorgevoerde reglementering, zo ver dat we in Holland zeker niet mogen mopperen. Ook werd gedurende de dinsdagmorgen een bezoek gebracht aan de Mjellum Karlsen scheepswerf te Bergen. Op deze werf worden met name veel onderzoekschepen gebouwd.

De dinsdagmorgen stond in het teken van een bezoek aan Viksund. Het gezelschap was onder de indruk van de mogelijkheden die door het gebruik van fiberglas worden geboden. Met name tussen de eilanden en in de fjorden wordt van deze scheepjes veel gebruik gemaakt.

Woensdagmorgen vertrok de groep met de veerboot naar Austevoll, een eiland iets ten zuid-westen van Bergen. Op dit eiland werden een visverwerkingsbedrijf voor haring en zalm, een kleine scheepswerf, een nettenwerkplaats en een visserijschool bezocht.

Na een uitstekende lunch op laatst genoemde school vertrok het gezelschap richting Austevollshella waar de plaatselijke zalmverwerkingsfabriek werd bezocht.

Na het drukke programma van de woensdag werd op de donderdagmorgen enigszins stoom afgeblazen. Een bezoek aan het prachtige aquarium stond op het ochtendprogramma en in de middag een bezoek aan Bergen Diesel en Norwinch. Ook nu was het gezelschap vol lof over de hartelijke ontvangst terwijl de directie zijn verwondering uitte over de grote interesse van de groep.

De vrijdag was voor velen een dag met verrassingen. Allereerst een rondrit, niet zonder gevaar, door de prachtige Noorse fjorden. Op gro-

te hoogte was zelfs al behoorlijk veel sneeuw gevallen en de aanblik van dit alles was in één woord overweldigend. Het Noorse buffet dat ons rond het middaguur werd aangeboden maakte deze dag tot een groot succes. Op zaterdag tenslotte keerde het gezelschap moe maar voldaan huiswaarts. Na een vlucht van zo'n twee uur, met een overstap in Kopenhagen, kwam de groep om ongeveer vijf uur weer op de Bult aan, waar in de school de week werd besloten.

Allen waren vol lof over de goede organisatie en de geweldige ontvangst in Noorwegen”.

Totdaar dit artikel over dit bezoek. We stellen hier niet alleen de vraag: welke leerrijke bezoeken van dien aard hebben onze visserijscholen, ook al aan onze Deense of Noorse burens gebracht, die inzake visserijaangelegenheden zeer modern ontwikkeld zijn en toonaangevend.

Weliswaar bedrijven onze vissers de visserij niet in Noorse wateren, maar wel in Deense.

Wij zijn overtuigd dat onze reders en onze visserijscholen tot welke kleur of geur ze ook behoren, hier in enkele dagen veel meer praktische kennis zullen opdoen dan in maanden ter plaatste.

Dergelijke reizen zijn ook voor onze reders en vissers, hoe moeilijk voor de laatste ook, ten zeerste aanbevolen.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.**
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
2. **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.
3. **Hoogwaterboekje 1984 - 30 fr.**
4. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1983 aangevuld tot einde december 1982.**
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
5. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
6. **„Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

EUROKOTTER: KLEINE KUSTVISSERIJ OF MIDDENSLAGVAARTUIG?

In de Nederlandse vissersplaats Tholen werd verleden week terug een Eurokotter (?) afgeleverd. De Eurokotters zijn zo opgevat, dat ze in de 12-mijlszone op platvis mogen vissen, dat wil zeggen minder dan 70 Brt en met een hoofdmotor uitgerust die niet boven de 300 pk uitkomt. Betrokken vaartuig, de TH 7 „Adriana Maria” is uiterst modern uitgerust, met een volledige automatische vangstverwerker aan boord, zodat alle vis onder dek verwerkt wordt en direct van daar in het visruim gestort. Het schip kan ingezet worden op praktisch alle visserijen, zowel voor de bokken-, rond- als platvisvisserij. **We herhalen hierbij onze opmerking dat, door de vermenigvuldiging van de inzet van dergelijke vaartuigen, die allen in de 12-mijlszone de visserij zouden uitoefenen, voorbij gegaan wordt aan de bescherming van de kleine kustvisserij.** Als we dergelijke schepen van 24,40 meter lengte, 6 meter breedte en 2,70 m. holte, nog als kleine kustvisserij moeten gaan beschouwen, dan hoeft er hier geen verder commentaar bij gevoegd te worden.

De Eurokotters, met een lengte van 24,40 m., een breedte gaande tot 6,35 m. en een diepgang van 2,50 m., met een motor van 300 p.k. en een inhoud onder de 70 Brt., worden in Nederland gebouwd voor de som van 28 miljoen B.fr. Het is duidelijk als men uitzonderlijk speciaal apparatuur er bovenop wenst, zoals bv. automatische vangstverwerkers, enz., dit de kostprijs aanzwelgt. Het gaat om rondspantkotters. Ondertussen vernemen wij nog dat de Machinefabriek Maaskant nog maar onlangs opnieuw een bouworder voor een Eurokotter heeft afgesloten waarvan het casco door een Urkerwerf gebouwd wordt. Deze Eurokotter zal de grootste (!) Nederlandse Eurokotter worden. We mogen dus veronderstellen dat weer enkele knepen bijkomen in verband met de scheepsmeting om de betrokken Eurokotters onder de 70 Brt-grens te houden, vermids de nieuw te bouwen kotters de grootste zullen zijn! We zul-

len binnenkort in een speciaal artikel hierop terug komen omdat het zeker een drama en een ramp wordt voor de kleine kustvisserij wanneer deze zullen gekonfronteerd worden met een ganse vloot van dergelijke, altijd maar omvangrijker wordende Eurokotters, met traaglopende 300 pk-hoofdmotoren daarnevens nog hulpmotoren. We herhalen dat de nieuwe bouwrevolutie van de min dan 70 Brt-kotters de beschermende reglementering ten voordele van de kleine kustvisserij volledig achterhaald heeft en belachelijk gemaakt. Er moet hier dringend ingegrepen worden.

De vraag stelt zich ten andere wanneer de E.E.G. eindelijk een antwoord zal geven op de vele vragen die o.a. door de Belgisch-Europese volksvertegenwoordiger Van de Meulebroucke omtrent dit probleem gesteld zijn en die van het grootste belang zijn voor het verder bestaan van de kustvisserij in de E.E.G.-landen.

DE PROVINCIALE PREMIE VOOR DE BOUW VAN VISSERSVAARTUIGEN

Door de Provincieraad werd in zitting van 6 oktober 1983 beslist, het provinciaal reglement tot subsidiëring van de bouw van vissersvaartuigen gewijzigd.

Inderdaad, van nu af moeten de aanvragen voor deze toelage die 10 % bedraagt op de kostprijs van een nieuw vaartuig met een maximum van 2,5 miljoen frank, ingediend worden **uiterlijk drie maanden na de registratie van het contract tot nieuwbouw tussen de reder of rederij en de scheepsbouwer.**

Verder moeten de reddingsvloten aan boord van het vissersvaartuig zijn uitgerust met een noodradiobaken (frequentie 243,0 Mhz of 121,5 Mhz). Dit besluit treedt in werking met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1983.



De „TH 7”, een Eurokotter, die tevens thuis (zou) horen onder de kleine kustvisserij (?). Het zijn in feite middenslagvaartuigen. We vragen ons af hoe men bij dergelijke vaartuigen de grens van de 70 Brt niet overschrijdt. Hoe meet men deze vaartuigen en welke knepen komen er bij te pas. Bestaat er een E.E.G.-meetwetgeving ter zake?

Foto ontleend aan Stuurboord Visserij-editie uit Nederland.

NOG DE REPARATIES VAN DE O.81 „JOHN”

In ons nummer van 4 november jl. meldde wij dat de O.81 „John” weer in bedrijf zou genomen worden nadat de St.-Pieterswerf te Hemiksem herstellingswerken had uitgevoerd. Dat blijkt fout te zijn want vanwege de werf Fulton Marine N.V. ontvingen wij onderstaand schrijven:

Op pagina 23 van uw voortreffelijk blad, lezen wij dat O.81 gerepareerd werd door de St.-Pieterswerf te Hemiksem.

Weliswaar heeft onze dochtermaatschappij N.V. Scheepswerven van Hemiksem, een succesvolle aanbieding gemaakt voor betrokken reparatie, doch om praktische redenen werd besloten, de werken uit te voeren bij N.V. Fulton Marine, aan onze afbouwkaai op het Zeekanaal.

Wij zouden U erkentelijk zijn, moest U de feiten, in een van uw volgende edities willen rechtzetten.

Hiermee werd deze zaak recht gezet.

BEZORGDEHEID OVER DE EVENTUELE INTREDE VAN SPANJE TOT IN DE E.E.G.

Ook de heer James Provan, lid van het Europees Parlement voor Groot-Brittannië heeft reeds bij herhaling zijn bezorgdheid uitgedrukt over de eventuele intrede van Spanje tot de E.E.G., met betrekking tot de visserij. Het is in dit verband dat door deze Euro-parlementaire verscheidene schriftelijke vragen aan de E.E.G.-Commissaris voor de visserij gesteld werden, waarop jammer genoeg terug geen antwoord kwam. Toch delen we graag aan onze lezers de vragen mede.

Betreft: De Spaanse markt voor vis

Spanje is thans een belangrijke importeur van vis. Welk onderzoek heeft de Commissie verricht naar het Spaanse marktpotentieel na de uitbreiding?

Betreft: Spaanse vissers

Kan de Commissie het aantal Spaanse vissers per streek en per vangstmethode specificeren en tevens gegevens verstrekken over de leeftijdsopbouw van hen die in de vangstsector voor deze industrie werkzaam zijn?

Betreft: De Spaanse vissersvloot

Kan de Commissie nadere gegevens verstrekken over de ouderdom van de Spaanse vissersvloot, gespecificeerd naar vaartuigtype en streek?

Kan de Commissie een gedetailleerd overzicht geven van de structuur van de Spaanse vloot per streek, en van de toekomstige behoefte aan schepen per streek, rekening houdende met de te verwachten vismogelijkheden?

Kan de Commissie nadere gegevens verstrekken over wijzigingen in de structuur van de Spaanse vloot sinds 1976?

Cijfers hieromtrent zouden heel belangrijk zijn om, in verband met een mogelijke intrede van Spanje tot de E.E.G., beter het gevaar hiervan te kennen. Men spreekt van het opleggen aan Spanje van beperkingen op de vissersvloot voorafgaandelijk aan het toelaten van deze vloot in de gemeenschapswateren. Hiervoor dient men echter over juiste gegevens en statistieken te beschikken, terwijl het vermoeden voor handen ligt, dat in Spanje heel wat vissersvaartuigen zelfs nationaal niet ingeschreven zijn en men bijgevolg het juist aantal nooit te weet zal komen.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

GEEN BEROEPSFOUTEN WEERHOUDEN TEGEN SCHIPPER VAN Z.46 „NEPTUNUS” NA AANVARING MET PAKKETBOOT

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft rijkskommissaris Carly, in zijn advies, duidelijk laten verstaan dat er geen aanleiding bestaat om beroepsfouten te weerhouden tegen schipper Neyts Norbert, gezagvoerder op de Zeebrugse treiler Z.46 „Neptunus”. Zoals bekend kwam dit vissersvaartuig in aanvaring met de pakketboot „Princesse Marie-Esmeralda” in de Oostendse havengeul. Terzake werden duidelijk tegenstrijdige verklaringen afgelegd door de mensen die in casu werden onderhoord maar er bestaat wel een algemene strekking om aan te nemen dat de pakketboot, tijdens de feiten, als een oplopend vaartuig dient aangezien te worden en dus ruim en bijtijds had moeten uitwijken voor de treiler die, volgens getuigenissen, als eerste de havengeul binnenliep. Rijkskommissaris Carly erwaart het bovendien als bedenkelijk dat de treiler nauwelijks enige averij opliep terwijl de pakketboot een onkostenrekening claimde van enkele honderdduizenden franken. Een dubieus geval dus. Uit het relaas van rijkskommissaris Carly blijkt dat de pakketboot in de havengeul een stuurboordmaneuver uitvoerde waarop schipper Neyts zijn treiler achteruit deed slaan, uit vrees om tussen de pakketboot en het staketsel geklemd te geraken. Hierdoor ging het vissersvaartuig licht bakboord uit en raakte de zijde van de pakketboot. Dat achteruit slaan aanziet rijkskommissaris Carly overigens als een maneuver van het laatste ogenblik om de aanvaring nog proberen te vermijden. In ieder geval, zo luidt het advies, kunnen tegen schipper Neyts en zijn bemanningsleden geen beroepsfouten weerhouden worden.

Verder dient men, zo zegt rijkskommissaris Carly, een les te trekken uit de feiten. Ondermeer de vaststelling dat te veel onderling contact wordt genomen nopens de scheepvaarttrafiek terwijl in feite de verkeersleiding op het loodswezen de enige gezagdragende instantie is. Verder moet die koppigheid en die onwil tussen enerzijds de vissers en anderzijds de andere scheepvaarttrafiek nu maar eens en voor goed verdwijnen en plaats maken voor een vorm van goodwill. Verder betreurt de rijkskommissaris het dat er op de verkeersleiding geen nauwkeuriger aantekeningen worden gemaakt van de trafiek en de signalisatie in de havengeul.

STRANDING VAN O.229 „ROGER-JEANINE”

Een tweede zaak betrof de stranding van de O.229 „Roger-Jeanine” ter hoogte van het Engelse plaatsje Bex Hill.

Dit vaartuig kwam stuurloos te liggen nadat de motor was uitgevallen en ingevolge enkele onbegrijpelijke handelingen kwam het vaartuig op het strand terecht. Gelukkig zonder veel averij want nadien kon het los getrokken worden en de visserij verder zetten. Terzake werd matroos Calcoen Jean onderhoord en die geeft een passieve uitleg nopens de feiten. Hij vertelt met veel tremolo's dat schipper en motorist gedurende anderhalve dag gewerkt hebben om de motor weer op gang te krijgen. Het was als een soort obsessie voor de schipper, zegt Calcoen, maar uiteindelijk lukte het toch niet door een menselijke fout. Nopens het vastlopen zelf, geeft hij toe dat er een fout werd gemaakt door het anker niet tijdig uit te zetten maar, zo zegt getuige, dat is dan misschien wel mijn schuld. Ik vaar al 27 jaar en had als oudste het initiatief moeten nemen om het anker buiten te zetten. Ik heb het trouwens gevraagd aan de schipper maar die zegde dat er nog moest gewacht worden. Gij moogt mij dus een ferme sigaar geven mijnheer de voorzitter, zegt getuige. Nopens het drankgebruik aan boord geeft hij toe dat er een pint werd gedronken... met rolmops, besluit de getuige want met haring werd ik destijds in de oorlog groot gebracht en ik eet ze nog altijd even graag.

AANVARING MET FRANSE TREILER

Vervolgens werd het onderzoek voort gezet inzake de aanvaring die zich in november van vorig jaar voordeed tussen de Z.53 en de Franse treiler „Viego Sancta”. Het is schipper Sekeet die aan een onderhoor wordt onderworpen. De schipper zegt inderdaad dat het vaartuig niet vissend was maar dat wel de seinen van een vissend vaartuig waren blijven bij te staan. Misschien heeft dat de schipper van de Franse treiler in verwarring gebracht. Schipper Sekeet vertelt verder dat alle zes opvarenden bezig waren

met het herstellen van de netten en dat niemand de uitkijk verzekerde. Op de vraag waarom antwoorde de schipper dat men zo vlug mogelijk de netten wilde hersteld hebben om de visserij voort te zetten.

DODELIJK ONGEVAL OP N.551 „SANDRA”

Verder was er de pijnlijke zaak van het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de N.551 „Sandra” toen het vaartuig gemeerd lag in de Nieuwpoortse vissershaven. Toen Urbain Clarysse het vaartuig verliet via de kaailadder viel hij op het dek van het vaartuig en overleed. Getuige Alfred Smagge, schipper op de „Sandra” geeft toe dat het slachtoffer niet was aangemonsterd. Hij dacht dat Clarysse de reder was maar achteraf bleek dat niet zo. Het slachtoffer knapte echter heel vaak allerlei klusjes op aan boord maar het erge van de zaak is nu dat Clarysse niet was aangemonsterd en dat het dus niet als een arbeidsongeval kan aangezien worden.

Tenslotte werden nog meerdere gevallen van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel behandeld. Rijkskommissaris Carly sprak eerst twee vorderingen uit. Tegen schipper Maertens Georges van de Z.484 wordt een schorsing van zes dagen gevorderd nadat betrokkene tot twee keer toe een foute koers liep. Een zelfde vordering wordt ook uitgesproken tegen schipper Decuyper van de O.83 die eveneens tot twee keer toe door de Britse kustwacht in overtreding werd genomen.

Tenslotte werden ook nog beslissingen getroffen tegen schippers die hun vaartuig in een verkeerde koers lieten lopen:

- schipper Compennolle Leon van de Z.196 „Jan van Gent” kreeg een schorsing van tien dagen;
- schipper Adams van de Z.507 „Breughel” wordt bestraft met een schorsing van drie dagen;
- en tenslotte krijgt schipper Claeys van de Z.17 „Mercurius” eveneens een schorsing van drie dagen.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

REDERS en
VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

MONUMENTEN, BEELDEN EN GEDENKPLAATEN TE OOSTENDE

SITUERING VAN HET VINDICTIVEGEDENKTEKEN

Het Vindictivegedenkteken nabij de Demeysluis bestaat uit de boeg van de Vindictive en de masten van de Thetis en de Intrepid. Deze drie Engelse schepen werden tijdens de Eerste Wereldoorlog tot zinken gebracht op de Belgische kust in een vertwijfelde poging om de Duitse macht op zee te breken. Vanuit de duikbootbasis van Brugge bereikten de Duitse onderzeeërs de open zee via de haven van Zeebrugge of Oostende. Eenmaal in open zee vormden die Duitse U-boten een serieuze bedreiging voor de sneepvaart van de geallieerden, vooral daar de Duitsers vanaf 1917 een onbeperkte duikbootoorlog vormden. Men wou dus beide havens blokkeren om zo de duikboten de weg naar zee af te snijden.

In de nacht van 22 - 23 april, de zgn. St. George's day, werd de havengeul van Zeebrugge gedeeltelijk geblokkeerd met ondermeer de Thetis en de Intrepid. De Vindictive, gebouwd in 1905 te Chatham, die daar als troepentransportschip fungeerde werd vrij ernstig beschadigd. De aanval op Oostende die in dezelfde nacht doorging was geen succes.

De Vindictive werd te Dover opgeknapt en uitgerust voor een nieuwe poging op de haven van Oostende. Die ging door in de nacht van 9-10 mei 1918 en de Vindictive werd effectief tot zinken gebracht in de vaargeul van de haven. (1) Over het uiteindelijke nut van die acties, met de menselijke tol voor ogen, zijn ernstige bedenkingen te maken.

Hetzelfde jaar nog liep de „grote oorlog” ten einde in de havens van Zeebrugge en Oostende stak een roestige en hinderlijke erfenis. Het was voor iedereen overduidelijk dat die verzwaarde wrakken dringend verwijderd dienden te worden om de normale scheepvaart niet te verhinderen. Die lichter, zowel te Oostende als te Zeebrugge, werd verzorgd door de „Salve Section” van het Engelse leger op kosten van de Belgische staat.

Het wrak van de Vindictive, waarvan de masten op de schouw nog door de Duitsers werden verwijderd, werd op 16 augustus 1920 gelicht. Nadat het wrak voorzichtig naar Leopoldsluis werd gesleept was de rol van de „Salvage Section” uitgespeeld.

De verdere afbraak werd door de Belgische Staat aanbesteed en de Gentse firma „Van der Tack” uit Rotterdam. Niettegenstaande het werk beëindigd moest worden voor 16 maart 1922, sleepte het toch aan tot eind augustus 1925 vooraleer men ermee klaar was. Bij de afbraak van de Vindictive werden ook gelegenhedenkrachten aangeworven, waaronder Oostendenaars.

Het sloopmateriaal werd grotendeels het eigendom van de aannemer die de boeg echter overdroeg aan de stad Oostende. Daarbij schonk de Belgische Staat de schroeven van de Vindictive. Hoe de masten van de Thetis en de Intrepid van Zeebrugge te Oostende aanbeholden in ons niet duidelijk. Het ensemble, boeg, schroeven, masten werd eind 1925 of begin 1926 ingehuldigd.

Marc CONSTANT

1. Over die militaire raids werd al heel wat lite-

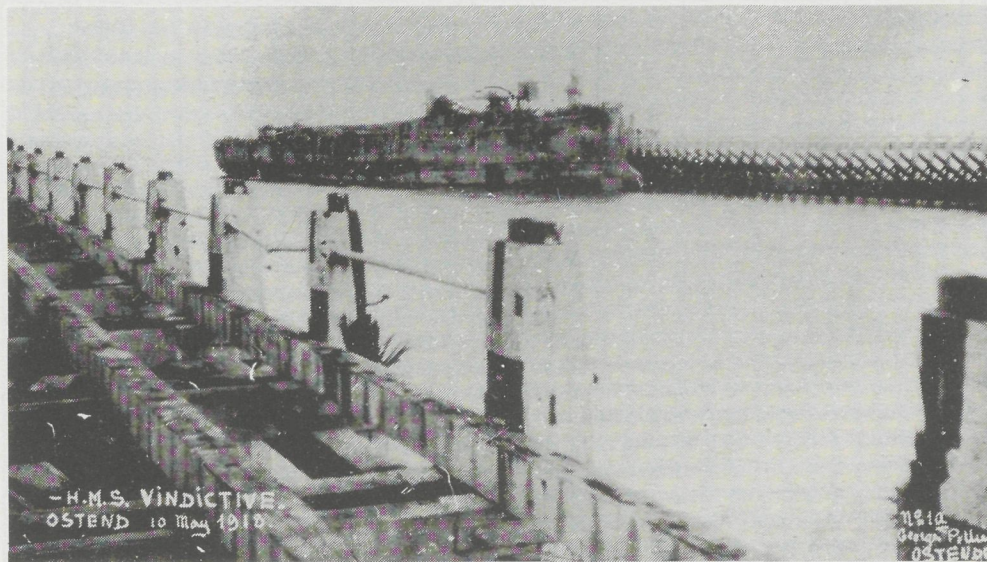
ratuur geproduceerd, we beperken ons tot twee werken:

C. Vlaemynck: De havens van Brugge en Zeebrugge tijdens beide wereldoorlogen, in Brugge en de zee, Antwerpen, Mercatorfonds, 1982.

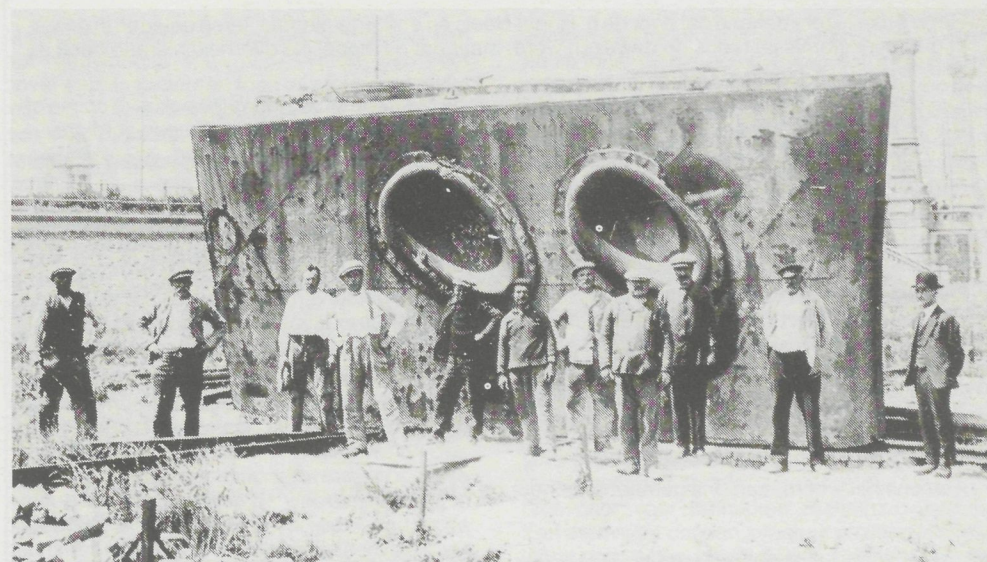
J.W. STOCK: Zeebrugge en Oostende 1988, Antwerpen - Amsterdam, Standaard uitgeverij, 1979. (vertaling uit het Engels).

2. De opruimingswerken werden vrij uitvoerig beschreven door: Gheury, La Fin du Vindictive, in L'Echo d'Oostende, 8/12/1925, p.i. (Overdruk uit Annales des Travaux Publics).

N.v.d.r.: Men leze ook: Marc Constant: Het fonds Zeebrugge. Inleiding en beknopte catalogus, in Jaarboek 1982. Brugge-Stedelijke Musea.



Het wrak van de Vindictive in de vaargeul, de masten en de schouw zijn reeds verwijderd, ca. 1919. (Foto Georges Pottiers, Oostende. Verz. Stadsarchief Oostende).



De boeg van de Vindictive wordt op haar definitieve „rustplaats” opgesteld, 1925. (Foto Stephen Cribb, Southsea. Verz. Stedelijke Musea Brugge).

MODERNISERING VISMIJNEN MET E.E.G.-SUBSIDIES

We hebben er reeds meermalen op gewezen, dat er veel te weinig gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden die het Europees Oriëntatie- en Waarborgfonds voor de Landbouw biedt bij door dit Waarborgfonds subsidieerbare projecten, onder meer voor modernisering van vismijnen. In dit verband stelde de heer Vandemeulebroucke Jaak, Europees volksvertegenwoordiger, uit Oostende, de volgende schriftelijke vraag aan de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij.

Betreft toegekende subsidies voor de modernisering van vismijnen.

„In het kader van het Landbouwfonds (EOGFL) worden subsidies toegekend voor de modernisering van vismijnen. Kan de Commissie mij mededelen hoeveel subsidies er in dit kader zijn toegekend aan de diverse lidstaten in 1980, 1981 en 1982?”

Tot daar die vraag.

Volgens het antwoord van de Commissie bedraagt deze steun als volgt:

Lidstaat	1980	1981	1982	Totaal
Groot-Brittannië	—	2.883.000	3.604.000	6.487.000
West-Duitsland	—	—	308.300	308.300
Ierland	—	—	2.951.000	2.951.000
Italië	—	—	9.934.700	9.934.700
TOTAAL	—	2.883.000	16.798.000	19.681.000

Aan de hand van dit antwoord stellen we in feite met verbazing vast, dat heel weinig van de mogelijkheden die het Landbouwfonds biedt, op enkele uitzonderingen na, gebruik gemaakt wordt. Nochtans is de subsidie die de EOGFL biedt niet te verwaarlozen. We ontleen inderdaad aan de desbetreffende verordening, dat de bijdrage van het Fonds in de vorm van een kapitaalsubsidie maximaal 25% bedraagt en dat, ten einde rekening te houden met de bijzondere moeilijkheden van sommige gebieden, een groter bijdrage gerechtvaardigd zou kunnen blijken voor bepaalde projecten. In dit verband zegt art. 17 c) van de betrokken verordening het volgende: „**is de door het Fonds verstrekte subsidie gelijk aan ten hoogste 25%. De Commissie kan echter dit percentage volgens de procedure van art. 22 verhogen tot maximaal 30%.**”

We menen dat deze toelage inderdaad niet te versmaden is en dat onze kuststeden Oostende, Brugge (Zeebrugge) en Nieuwpoort hier dankbaar gebruik zouden kunnen van maken, of gemaakt kunnen hebben. Als we de normale staatssubsidie hier bijrekenen, die normaal altijd voor dergelijke werken gegeven wordt, dan zou de modernisering van de vismijnen, voor de betrokken stadskassen zeker geen probleem meer stellen. Veiligheidshalve dienen wij hierbij nog te zeggen, dat betrokken verordening in haar art. 16 1) echter specificeert, dat de beoogde termijn voor de uitvoering voor de uitvoering van de gemeenschappelijke actie vijf jaar bedraagt te rekenen vanaf 1 jan. 1978. We menen echter dat deze termijn zou verlengd zijn. Het gaat hier om verordening nr. 355/77 van de Ministerraad van de E.E.G.

Het is onze lezers bekend dat door de h. Roger Boels en ondergetekende, jaren geleden in de vissershavencommissie reeds op gewezen werd, maar dat de stedelijke overheid hieraan nooit de nodige aandacht heeft verleend.

Oostende heeft in de persoon van de heer Jaak Vande Meulebroucke, tot welke politieke opinie of fractie hij ook behore, een zeer verstandige en werkzame Europese volksvertegenwoordiger.

De Oostendse schepen van de vismijn, de heer Makelberghe zoekt om eindelijk de modernisering goed aan te pakken.

We hopen dat de Oostendse gemeenteraad in haar eerstvolgende zitting, deze eerste stap langs de bennenhistorie en het vislossen zal goedkeuren omdat dit aanleiding kan geven tot meer werkverschaffing, sneller lossen, beter kwaliteit en dus beter prijs voor de aangevoerde vis.

Overwegende dat de Oostendse vismijn in de zomer een visbakoven is, waar men soms 25 graden warmte telt, is het ogenblik ook gekomen om, mits studie, een kijkje in het buitenland, hier met enkele miljoenen steun van de vismijn een verkoophalle te maken waar de aangevoerde vis in alle koelte, winter en zomer, kan verkocht.

Ook dat is aan modernisering toe, zou de kwaliteit bevorderen, de prijs en de ijsonkosten voor reder en handelaars van minstens de helft kunnen verminderen.

Maar men moet het kordaat aanpakken.

Aan ons het woord, aan ons gemeentebestuur de daad.

P. VANDENBERGHE

BIJ DE NOTARIS VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: WAT IS EEN AKTE VAN BEKENDEHEID BIJ OVERLIJDEN?

ANTWOORD:

De akte van bekendheid is een akte waarbij twee door de notaris aangestelde „instrumenterende” getuigen, onder verantwoordelijkheid van de notaris, bevestigen dat een bepaalde persoon overleden is en de erfopvolging vaststellen.

De notaris stelt deze akte op na inzage van:

- overlijdensakte
- huwelijkskontraat van de overledene
- trouwboek van de overledene
- uiterste wilsbeschikkingen (testament) van de overledene
- gift tussen de overledene en zijn echtgenoot
- trouwboeken en huwelijkskontraaten van zijn erfgenamen

Het opzoeken van testamenten kan geschieden via het Centraal Testamentenregister waarin sedert 1.1.1977 alle testamenten ontvangen door notarissen en de eigenhandige testamenten die hen toevertrouwd werden, sinds die datum, dienen opgenomen te worden en waarin deze van vroegere datum kunnen opgenomen zijn.

De akte van bekendheid wordt overgemaakt aan financiële instellingen, pensioenkas enz. en laat de erfgenamen toe over de tegoeden te beschikken, brandkasten te openen enz.

VRAAG: IS HET NUTTIG KONTAKT OP TE NEMEN MET DE NOTARIS IN GEVAL VAN OPENBARE VERKOPING?

ANTWOORD:

Het is zeker aan te bevelen om zich te wenden tot de verkopende notaris in geval van een publieke verkoop, teneinde inlichtingen te vernemen omtrent de voorwaarden van eventuele huur- of pachtkontraaten, erfdienstbaarheden, recht van voorkoop, lasten, belastingen, kadastraal inkomen, stedbouwkundige voorschriften.

De notaris zal ook, in de mate van het mogelijke, antwoord kunnen verstrekken op de vragen die bij de liefhebber zijn opgekomen ter gelegenheid van zijn plaatsbezoek van het te verkopen goed; hij zal hem desgevallend plannen kunnen voorleggen.

Ter gelegenheid van zijn bezoek aan de notaris kan de kandidaat-koper zich vertrouwd maken met de voorwaarden waaronder de verkoop zal plaats hebben.

Betreft het een vrijwillige of gedwongen verkoop? Zijn er meerdere zitdagen voorzien? Welk is het bedrag der bedongen kosten? Is er mogelijkheid tot vermindering van registratierechten? Binnen welke termijn moeten koopsom en kosten worden voldaan?

Al deze voorwaarden worden vanzelfsprekend aan de liefhebbers voorgelezen tijdens de verkoopzitting, maar het is aan te raden reeds voorafgaandelijk enige kennis ervan te hebben, teneinde met beter begrip de werkzaamheden zelf bij te wonen.

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

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Op een halve mijl van de haven van Oostende, tijdens het spoelen van de netten, kwam de O.520 in aanvaring met het jacht „Knievel”. Het kustvissersvaartuig liep geen averij op maar het jacht had schade aan de bakboordreling die geplooid was over de ganse lengte terwijl de ra aan bakboordzijde afgebroken was.

■ Tijdens het vissen verminderde aan boord van de O.500 plots het toerental van de motor. Een onderzoek werd ingesteld maar de oorzaak kon niet gevonden worden zodat beslist werd de sleephulp van de Zeetijger in te roepen. In de thuishaven werd een filter vervangen.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden werd aan boord van de Z.289 vastgesteld dat het toerental schommelde tussen 580 en 670 t.p.m. Een onderzoek in de motorkamer wees uit dat de keerkoppeling rookte. Op eigen krachten kon men de thuishaven aandoen waar werd vastgesteld dat de achteruitstand van de keerkoppeling geblokkeerd zat.

■ Aan boord van de Z.200 is tijdens de visserij de grote dynamo uitgevallen nadat de electriciteitstoevoer slecht functioneerde. Er werd overgeschakeld op de hulpmotor zodat de reis kon voort gezet worden.

■ Even buiten de havengeul van Zeebrugge viel aan boord van de Z.181 de oliedruk voor een deel weg. Omdat herstellen onmogelijk bleek werd sleephulp ingeroepen van de sleepboot „Burgemeester Vandamme” die het onklaar geraakte vaartuig de haven van Zeebrugge binnensleepte.

■ Tijdens het ophalen van de netten aan boord van de Z.99 plooidde de bakboordbok nadat de kabel van het opwindmechanisme in de klok geblokkeerd zat. Na een voorlopige reparatie kon de visserij voort gezet worden.

■ Aan boord van de Z.47 werd vastgesteld dat de olie van de turbo te snel vervuilde. In de haven werd door techniekers naar de oorzaak van die vervuiling gezocht.

■ Op de visgronden sloegen de netten van de Z.44 vast aan een onder water zittend voorwerp waardoor de stuurboordbok plooidde. Noodgedwongen werd koers gezet naar Oostende waar het euvel werd hersteld.

■ De Z.400 kreeg af te rekenen met een defect aan de keerkoppeling tijdens de visserij. De vooruitstand viel uit door het vastslaan van de inwendige drukventiel van de keerkoppeling. De Z.447 die in de buurt aan het vissen was sleepte het onklaar geraakte vaartuig op naar Zeebrugge.

■ De N.349 heeft een turbulente reis achter de rug. Op de visgronden, werd tijdens het manoeuvreren om langs zij van de N.512 te komen, averij berokkend aan laatstvernoemd vaartuig nadat het roer weigerde. Later, tijdens dezelfde reis, sloeg de alarmbel van de bilges aan. Een onderzoek wees uit dat het water in de vóórput verhoogde maar er kon niet vastgesteld worden van waar het water binnen kwam. Onmiddellijk werd koers gezet naar Oostende. Tijdens het koers varen begaf de lenspomp en pogingen om die weer op gang te brengen mislukten. In de motorkamer was het water ondertussen al gestegen tot even boven de vloerplaat. Nadat, in de thuishaven, het vaartuig was leeggepompt door de plaatselijke brandweer, werd het droog gezet en toen bleek dat de naad tussen de huidplanken en de stenen balk zich had opgezet. Tijdens een volgende reis hoorde men aan

boord van de N.349 een abnormaal geluid in de motorkamer. Ter plaatse herstellen was niet mogelijk zodat de sleephulp van de N.512 werd ingeroepen.

■ De O.470 kreeg af te rekenen met motordefect. Gezien herstellen onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de O.473 die in de buurt aan het vissen was. De opsleping verliep zonder verdere moeilijkheden naar Oostende.

■ Tijdens de visserij kreeg de O.500 een stuk tros in de schroef waardoor het toerental van de motor verminderde. Gezien herstellen met eigen middelen niet mogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Zeetijger die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte.

POLEN

DEIEPVRIESRUIMTEN TEKORT

Door gebrek aan voldoende koel- en vriesruimte in Polen, moeten heel wat Poolse diepvriestrelers hun vangsten in de ruimen bewaren en doen dus functie van drijvend diepvriesruim. Voor het ogenblik zit er nog 45 duizend ton in de diepvriesruimten van de koelfabrieken der voornaamste aanvoerhavens. Hierbij komt de 35 duizend ton in de diepvriesschepen en de 20 duizend ton, die nog elke maand aangevoerd wordt. Anderzijds lijkt het er op dat 1983 een rekorderaanvoerjaar voor Polen zal worden met meer dan 800 duizend ton, terwijl langs de andere kant het verbruik dit jaar aan de lage kant ligt. Men kan Polen gerust van een visberg spreken, terwijl in vele steden in het binnenland de huisvrouwen die in de rij voor de winkels staan, geen vis te zien krijgen.

ROEKELOZE AMATEURVISSERS DOOR NIEUWPOORTSE SPANVISSERS GERED

Maandagmorgen beleefde de bemanning van het Nieuwpoorts span N.575-N.346 een zeer onverwachts gebeuren toen zij plots in de dikke mist op enkele meters van één der vaartuigen een klein open bootje met twee man aan boord zagen opdagen. Het Nieuwpoorts span van de rederijen Beuckels Charel en Legein François was toen aan het vissen even buiten de Breedbank. Onmiddellijk werd men aan boord van de Z.575, die het dichtst bij het bootje was, gewaar dat het hier om mensen in nood ging. Het bootje werd eerst langs de zijde van de N.575 vastgelegd en de, totaal door de koude verkleumde mensen, aan boord genomen en beneden in het warme kombuis gebracht waar hen warm drinken en een borrel aangeboden werd. Ze deden er hun verhaal dat ze zondagnamiddag van op het strand van „Bray-Dunes” even over de Belgisch-Franse grens met hun **vierneter** bootje te water gegaan waren om de warrelnetvisserij te beoefenen maar in de loop van de avond en de nacht door de mist overvallen werden. Ze hadden als veiligheidsapparatuur(?) slechts een kinderkompasje aan boord, iets dat kleine jongens in de grootwarenhuizen gaan kopen om mede te spelen. Al kenden de sportvissers wellicht het verschil tussen Noord en Zuid, dan nog wisten ze niet in welke richting ze moesten varen om terug op het strand te komen. In de potdikke mist, die hen overvallen had, was het dus op goed-valle-het-uit, dat ze vaarden en we mogen zeggen, dat het goed is uitgevallen, rekening gehouden, dat ze zich in het vaarwater be-

VERANDERINGEN IN DE OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN OKTOBER 1983

Verandering van eigendom + naam + vermindering PK:

N.346 „BROEDER ANNOBERT” wordt N.346 „MARTINE”.

Eigendom: Aesaert P.V.B.A.
Kaaistraat 3
8450 Nieuwpoort
175 Pk i.p.v. 190 Pk.
Zeebrief: 5.10.1983

Verandering van eigendom, thuishaven, naam, Bt., Nt. en Pk.:

Z.512 „EL CID” wordt N.512 „INGRID”.
Eigendom: Calcoen René- Verbeke
P. Deswartelaan 11,
8450 Nieuwpoort
Tel. 058/23.43.18.
Bt. 69,81 i.p.v. 76,83
PK. 295 i.p.v. 400
Zeebrief: 17.10.1983

Geschrap

Z. 161 „KNAR”
Eigendom: Pauwaert Constant,
R. de Vriërestraat 25,
8390 KNOKKE-HEIST
De Cock Nicole,
Reygaertsvlief 7
8380 ZEEBRUGGE - BRUGGE 5.

Geschrap: 10.10.1983.

vonden van de grote vrachtschepen, mailboten en zo meer en dat een overvaren door dergelijk schip zeker het einde zou betekend hebben met noodlottige afloop van hun roekeloos avontuur.

Gezien de uitgeputte en verkleumde toestand van de twee sportvissers hebben de Nieuwpoortse-vaartuigen het vissen stil gelegd, de netten ingehaald, het bootje op sleeptouw genomen, en zijn naar de thuishaven Nieuwpoort gevaren. Maandagmorgen werd er dan nog verslag bij het Waterschoutambt neergelegd. Voegen we er nog aan toe, dat het kleine bootje nog slechts brandstof voor een half uur aan boord had en dat het Nieuwpoorts span geen schadevergoeding vraagt, noch andere eisen stelt aan de sportvissers, omdat zij toch niet te lang meer zouden gevestigd hebben en onze vissers hier eens te meer tonen, mensen maar geen profiteurs te zijn. Al met al dus nog een meevaller voor betrokken roekeloze vissers. Een meevaller dat hun avontuur zo goed is afgelopen door plots praktisch in het zicht te komen van het Nieuwpoortse span, en een meevaller dat deze brave Nieuwpoortse vissers geen schadevergoeding voor visverlet vragen en de verkleumde sportvissers onmiddellijk de beste verzorging gaven. Dit neemt niet weg, dat we terug op dezelfde nagel moeten kloppen, namelijk het onbegrijpelijk toelaten door de overheden open bootjes, niet veel groter dan een badkuip, in zee te laten gaan om de visserij te mogen uitoefenen, met aan boord als enig veiligheidsapparatuur een kinderkompasje uit de bazar.

GEEN VERKOOP OP MAANDAGEN VAN TWEDE KERSTDAG EN NIEUWJAARSDAG? GAAT AMBTENAARS- EN WERKNEMERSGEMAK VOOR OP DE VISSERIJBELANGEN?

We vragen ons af welke invloeden men van uit een bepaalde hoek te Oostende opnieuw aangewend heeft opdat er op de maandagen, tweede Kerst- en tweede Nieuwjaarsdag, geen verkoop in de vismijn zou doorgaan. Dit jaar vallen Kerstdag en Nieuwjaar op een zondag en de gewoonte is dat men dan de vervangende dag op de maandag neemt. Dit is echter geen verplichting en men kan in overeenkomst met het bedrijf en met de werknemers, een andere vervangingsverlofdag aanduiden. In dit geval houden wij er aan er op te wijzen dat Oostende op maandag 2 mei van dit jaar wel een verkoopdag voor vis inrichtte, waarbij de vervangingsverlofdag voor zondag 1 mei naar volgende dagen verschoven werd. Toen was het Zeebrugge en Nieuwpoort die dwars lagen. Nu zouden de schepencolleges van beide laatste steden wel maandag een verkoopdag willen houden, maar thans is het Oostende die dwars ligt! Het Oostends schepencollege heeft inderdaad beslist op beide betrokken maandagen geen verkoopbeurt te houden en wat meer is, heeft dit schepencollege Brugge en Oostende aangeschreven dit voorbeeld te volgen. Het is duidelijk dat Oostende vreest dat anderszijds de mogelijkheid voor handen ligt, dat de Oostendse schepen naar Zeebrugge en/of Nieuwpoort zouden gaan verkopen.

Toen er te Oostende in het begin van het jaar beslist werd op maandag 2 mei een verkoopdag te houden, zou dit terzelfdertijd ingehouden hebben dat men dan geen verkoopbeurt zou houden op de maandagen van Kerst- en Nieuwjaar. Door het Paritair Comité werd dit aanvaard. Nochtans, gezien het groot succes van de verkoopdag op maandag 2 mei, eveneens het feit dat dit zowel de producenten als de handelsbelangen gediend heeft en anderszijds niemand hieraan aanstoot heeft genomen, ook de werknemers niet, lag het in de lijn der verwachtingen dat men minstens stappen zou aangewend hebben om terug met Kerstdag en Nieuwjaar op de maandag te verkopen.

Het belang van de maandagverkoop:

Het moet niet meer bewezen worden dat de maandag de beste verkoopdag is voor de producenten, terwijl anderszijds eveneens voor de kopers deze dag het beste uitkomt voor de verspreiding van het werk over de ganse week. Dat hoeft zeker niet meer bewezen te worden. OOK IS HET DE MAANDAG DAT DE HONDERDEN VISLEURDERS, ZICH BEVOORRADEN OMDAT DE MEESTEN DE DINSDAG NAAR HET BINNENLAND MET HUN LADING VIS VERTREKKEN. Indien deze mensen zich de maandag niet normaal zullen kunnen gaan bevoorraden

dan is het duidelijk dat zij zich op de ingevoerde vis zullen werpen. TWEE VETTE DAGEN DUS IN HET VERSCHIET VOOR DE INVOERDERS ten nadele van de visserij en de stadsfinanciën. De slechte kant aan deze zaak is dan echter noodzakelijk een mindere vraag voor de aangevoerde vis, en minder hoge prijzen dan kon verwacht worden. Anderszijds is het houden van een dag langer van de vis aan boord, ook zeker niet kwaliteitsbevorderend.

De werknemers en hun syndikaten:

Het is niet van vandaag dat we weten, dat de syndikaten zich geen zier aantrekken van de belangen van de werkgevers en van de ganse visserij. Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken dat de syndikaten tegen een verkoopbeurt zijn op de maandagen na Kerst- en Nieuwjaarsdag. Er zijn reeds kontaktnamen geweest te Zeebrugge om op de betrokken maandagen te verkopen, maar de syndikaten zijn er 100% tegen. Het is duidelijk dat, zonder medewerking van de syndikaten en van de werknemers het praktisch onmogelijk zal worden, of minstens zeer moeilijk om een verkoopbeurt te houden, tenware de reders zelf het lossen in handen nemen met gelegenhedspersoneel en dat raden we hen ten stelligste aan, en niet te buigen voor chantage. Naar het zeggen van de syndikaten hebben ook de vislossers en invoerders recht op een verlengd weekend. Dat men dit moet naar voren brengen voor werknemers, waarvan de meesten zelfs nog geen twee dagen (nachten) in de week werken, is toch wel ver gezocht. Anderszijds moeten deze mensen er de gewone verkoopweken toch ook de zondagavond zijn? En daarbij vergeet men al te gemakkelijk dat men hier te doen heeft met een bijzondere bedrijfstak en met waren die ten zeerste aan bederf onderhevig zijn.

Volgende week wordt er te Zeebrugge terug een vergadering gehouden met de sociale partners, maar er is weinig hoop dat dit tot positieve resultaten zal leiden in de zin van verkoopbeurten op de betrokken maanda-

gen. Anderszijds, wanneer het Paritair Comité geen andere regeling heeft voorgesteld voor een andere vervangingsdag dan de maandag, moeten de werknemers, waaronder we de lossers, rapers, invoerders, enz., verstaan, niet komen werken. Wanneer dan daarbij de stadsbesturen de stedelijke vismijn niet vrij geven voor lossen, dan is het een zwaar financieel verlies voor elkeen. Slechts wanneer de Stad akkoord zou gaan dat er mag gelost worden, mogen de reders maatregelen treffen om hun vis te lossen, hetzij door bepaalde erkende vislossers door overredingskracht te overtuigen, hetzij met reserves, eigen personeel en/of familie.

Wat Nieuwpoort betreft, kijkt men daar de kat uit de boom, of anders gezegd wacht men het Zeebrugs resultaat van de onderhandelingen af en of de directeur van de afslag, die er naar streeft verkoopbeurten te houden, er zal in slagen de sociale partners te overtuigen en die directeur ziet het belang ervan in voor de ganse visserij, waar deze van Oostende er zich weinig om bekommert.

Wat er ook van zij, we herhalen dat de visserij een bedrijfstak is, die niet mag vergeleken worden met de normale landelijke bedrijven en dat hiervoor dan ook een afzonderlijke reglementering zou moeten voorzien zijn met begrip voor deze tak, en dat vooral de syndikaten hier hun kleinzielige houding zouden moeten opzij zetten.

Waar er anderszijds geen syndikaten mee gemoeid zijn, loopt alles van een leien dakje. Bewijs hiervan zijn de verkopen voor garnaal en kustvis, die zelfs gebeuren op feestdagen die in de week voorkomen. Aldus waren er verkoopdagen voor garnaal en kustvisjes op 1 en 11 november zoals op andere feestdagen, die in de week vallen. Niemand nam hier aanstoot aan en de handel was er altijd present. Natuurlijk had men de syndikaten niet nodig omdat het de producenten zelf zijn die in dit geval voor het lossen en het aanvoeren van hun produkten zorgen. En waar is eens te meer het krachtdadig optreden van de Rederscentrale te verwachten? Of is er ook hier aan show te doen?

Apollinaris

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Opnieuw bijna uitsluitend vis op de maandagmarkt. Twee IJslandse vangsten waarvoor redelijke prijzen betaald werden. Voor de meeste ronde soorten lagen de prijzen toch wel opnieuw lager dan de voorgaande weken met kabeljauw rond de 70 fr. en gul tussen 45 en 62 fr. het kg. Kleine wijting werd herhaaldelijk opgevangen, de grote sortering viel terug tot rond de 30 fr. Rode poon werd door enkele Westschepen aangevoerd, de prijs hiervoor lag tussen 16 en 45 fr. Rode knorhaan was iets duurder met grote sortering tot bij de 80 fr.

Voor IJslandse soorten dus behoorlijke prijzen. Rode zeebaars en blauwe leng deden het beter dan de andere soorten met prijzen die varieerden tussen 60 en 65 fr. Koolvis kreeg rond de 32 fr. en schotse schol werd verkocht tussen 17 en 30 fr. Niet overveel schelvis van deze visgrond waarvoor tussen 25 en 65 fr. gegeven werd. Voor de O.216 werd het een opbrengst van even boven de 2 miljoen fr. De O.129 moest het dit keer stellen met een bescheiden besomming die onder het miljoen bleef. De vangst bevatte ook maar een 350 bennen en die worden niet elke reis verkocht aan een gemiddelde van bij de 100 fr. het kg. zoals vorige keer.

Een vangst van de Monkey Bank met hoofdzakelijk (kleine) schelvis. Een vangst van ruim 400 bennen bracht hier toch nog 970.000 fr. op.

Minder tong dan de voorgaande weken, met weer voornamelijk kleine soorten. Die bleven dan ook veruit de goedkoopste en kregen tussen 120 en 140 fr. Grote tongen varieerden tussen 250 en 285 fr. Weinig grote tarbot die dan ook rond de 300 fr. blijft noteren. De grieten doen het momenteel minder goed en haalden ook maandag zelden de 200 fr. Kleine sortering viel hier een stuk onder de 100 fr. het kg.

Schol is erg duur gebleven, platen tot 75 fr. en de andere sorteringen rond de 65 fr. Platjes blijven achter en zakten naar het minimumpeil.

Voor de haringvissers was het ook deze week niet bijzonder vet. Alleen dinsdag hadden een paar spannen een wat grotere vangst. De prijs schommelde rond de 12 à 13 fr. het kg. Nog steeds blijft er redelijk veel makreel tussen die haring wat dan heel wat uitzoekwerk mee-brengt.

De garnaalaanvoer was vooral in het begin van de week erg schaars. Hierdoor liep de prijs dinsdag dan ook op tot even boven de 140 fr. Einde van de week lag die prijs rond de 100 fr.

MAANDAG 14 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.216	18	700	—	2.053.982
O.129	18	350	—	947.593
WEST				
N.40	10	220	—	491.414
O.108	8	120	1.400	613.753
O.118	10	200	—	497.068
N.597	7	230	—	342.113
N.41	11	280	—	560.997
Z.502	10	280	—	387.875
MONKEY BANK				
O.114	14	400	—	971.394
KANAAL				
Z.196	15	170	5.000	1.562.904
Z.183	16	180	5.600	1.742.889
O.206	15	270	—	546.273

NOORD
O.285 14 250 — 612.463

DINSDAG 15 NOVEMBER 1983

NOORDZEE
N.3/O.232 1 — 23.200 290.220
N.708/709 1 5 10.050 152.320
O.309/N.719 1 40 9.700 131.676
O.141/369 1 — 5.600 74.380
O.135/275 1 — 11.450 150.844
O.128/279 1 5 32.750 429.390
O.26/306 1 140 25.550 344.266

WOENSDAG 16 NOVEMBER 1983

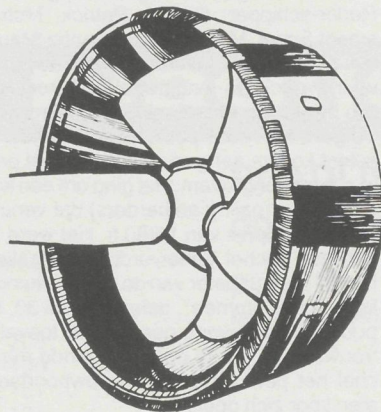
WEST
Z.431 11 100 2.000 728.304



**VAN VOORDEN
GROEP**

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

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



HODI

*Straalbuizen en straalbuisroeren voor
zeer effectieve rendements-
verbeteringen.*

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

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

Verwachtingen

MAANDAG 21 NOVEMBER

KANAAL: Z.583 - O.83 - O.51 - O.33 - Z.499
KREEFTENPUT: O.123
WEST: N.706 - O.35 - N.45

DINSDAG 22 NOVEMBER

WEST: O.134 - O.243
MONKEY BANK: O.274

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 7 november 1983

Grote schelvis	74,00/
Mid. schelvis	42,00/ 58,00
Kleine schelvis	35,00/
Kabeljauw	50,00/ 54,00
Gul	42,00/ 50,00
Wijting	36,00/ 38,00
Schaat	96,00/ 99,00
Zeebaars	61,00/ 66,00
Leng (witte)	52,00/ 60,00
Blauwe leng	58,00/ 67,00
Schartong (Schotse schol)	26,00/ 34,00
Heilbot	200,00/225,00
Koolvis	31,00/ 33,00
Hondstong (mieten)	40,00/ 43,00
Zeewolf	75,00/
Staart	230,00/241,00

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 10 NOVEMBER 1983

Z.402	KRP	150	80	10	450.243
Z.189	N	300	270	11	948.463
Z.601/201	K	45 gul	60 wijting		118.040
Z.580/578	K	10 gul	20 wijting		52.684
Z.473/548	K	10 gul	30 wijting		261.746
					1.831.176

MAANDAG 14 NOVEMBER 1983

Z.321	W	1.600	160	—	766.813
Z.72	N	900	250	—	915.033
Z.533	W	—	50	—	244.465
Z.19	KN	4.500	260	—	1.554.818
Z.324	KN	4.500	250	—	1.471.046
O.39	KN	7.000	370	—	2.394.195
Z.27	W	4.500	350	—	1.572.170
Z.176	—	500	240	—	1.004.320
Z.201/601	K	—	—	—	25.580
Z.437/548	K	—	—	—	33.720
Z.560/554	K	—	—	—	339.690
Z.578/580	K	—	—	—	233.590
					10.560.440

DINSDAG 15 NOVEMBER 1983

Z.99	KN	7.000	450	15	1.610.098
Z.408	K	1.500	100	11	664.440
Z.14	KN	6.000	280	14	1.815.254
Z.465	W	1.000	70	8	508.843
Z.569	KRP	100	85	11	607.965
Z.53	KN	180	150	10	633.463
Z.92	KN	7.500	370	12	2.226.983
Z.507	—	1.400	100	10	648.858
					8.715.904

WOENSDAG 16 NOVEMBER 1983

Z.300	W	1.000	70	—	541.550
Z.525	W	800	70	—	461.830
N.15	W	3.200	400	—	1.554.960
B.5	W	3.000	400	—	1.206.855
Z.564	W	1.200	150	—	560.000
Z.526	W	600	200	—	869.178
Z.47	W	3.000	300	—	1.344.166
Z.60	N	5.200	500	—	1.418.678
Z.510	KRP	100	160	—	852.310
Z.576	KN	4.000	250	—	1.218.434
					10.027.961

NIEUWPOORT

DONDERDAG 10 NOVEMBER 1983

VIS		
N.88	1.600 kg.	18.350 fr.
N.590	1.600 kg.	18.350 fr.
N.575	5.275 kg.	60.557 fr.
N.346	5.275 kg.	60.557 fr.

ZATERDAG 12 NOVEMBER 1983

VIS		
N.575	937 kg.	14.868 fr.
N.346	938 kg.	14.869 fr.
N.736	145 kg.	1.670 fr.
N.738	145 kg.	1.670 fr.

MAANDAG 14 NOVEMBER 1983

VIS		
N.346	2.742 kg.	62.184 fr.
N.512	2.741 kg.	62.184 fr.
N.88	2.379 kg.	58.262 fr.
N.590	2.380 kg.	58.263 fr.
N.172	3.178 kg.	70.586 fr.
N.788	3.179 kg.	70.587 fr.
N.736	2.415 kg.	57.272 fr.
N.738	2.416 kg.	57.273 fr.
N.575	1.020 kg.	18.024 fr.
N.346	1.020 kg.	18.023 fr.
N.700	3.435 kg.	177.370 fr.
N.22	3.252 kg.	76.660 fr.
N.720	3.252 kg.	76.660 kg.

Zes koppels spanvissers en één vaartuig die de wrakkenvisserij bedrijft losten op de maandagmarkt samen ongeveer 35.000 kg vis. Alle genoteerde prijzen kenden een fiske daling in vergelijking met de prijzen die vorige week werden geboekt. Hoofdzakelijk werd er kabeljauw, gul en wijting aangevoerd, zodat de veiling een ietwat monotoon uitzicht bood. Varia haalde 180 à 240 fr./kg, grote pladijs 75 à 80 fr./kg, drieling 3400 à 3750 fr. de ben en visjes 1750 à 2000 fr. de ben. De N.700 „Alex” slaagde met de warrelnetvisserij erin een 70-tal bennen kabeljauw aan wal te brengen. Voor kabeljauw word 2750 à 3100 fr. de ben genoteerd en voor gul 2150 à 2600 fr. de ben. De Massale aanvoer van wijting was oorzaak dat deze soort een echte prijzenrecessie kende. Grote wijting haalde 1300 à 1450 fr. de ben en kleine zandschar 920 à 1150 fr. de ben. Opnieuw diende ongeveer 8500 kg kleine wijting van extra kwaliteit aan de markt te worden onttrokken. Grote zandschar kreeg 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben, wijl voor knorhaan 2100 à 2500 fr. de ben werd geboekt. Vanwege de handelaars werd er een goede interesse vastgesteld.

WOENSDAG 16 NOVEMBER 1983

VIS		
N.88	434 kg.	17.352 fr.
N.590	433 kg.	17.352 fr.

Het stormweer der voorbije dagen was er de oorzaak van dat de gullenvissers de spanvisserij niet konden bedrijven. Slechts één koppel slaagde erin een kleine slechte weervangst in de mijn te plaatsen. Voor pladijs werd 50 à 60 fr./kg bekomen, voor kabeljauw 3800 à 3900 fr. de ben en voor gul 3000 à 3700 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1700 à 1900 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 1000 à 1200 fr. de ben. Er was een nijpend tekort aan westvis en vele handelaars dienden onverrichterzake huiswaarts te keren.

JONGSTE REDER VAN NIEUWPOORTSE VLOOT VERKOOPT VOOR EERSTE MAAL

Maandag verkocht de N.736 „Lucky” van Coulier Patrick voor de eerste maal in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort. De in de Nieuwpoortse visserijmiddens zeer goed bekende Coulier Patrick kocht als jongste reder de N.736 van Vanacker Marcel-Devisscher. Het vaartuig werd in 1969 gebouwd, meet 69,29 brutoton en is uitgerust met een motor ABC van 300 Pk. Dit vaartuig kan voor diverse visserijen aangewend worden. Uit dit oogpunt gezien kocht de jonge talentvolle reder dan ook prompt dit vaartuig aan. Patrick is een 22-jarige, die op jeugdige leeftijd reeds het harde klappen der zweep kent.

Hij stamt uit één der meest bekende visserijfamilies, namelijk de Couliers. Tevens heeft hij als jonge reder het grote voordeel steeds op steun, de ervaring en de hulp van de vroegere reder Marcel Vanacker te kunnen rekenen. Dit betekent voor de jeugdige reder een gewisse en zekere morele steun. Momenteel bedrijft de N.736 „Lucky” de spanvisserij met de N.738 „Johan” van reder Calcoen Raymond.

De bemanning is als volgt samengesteld: Reder-schipper: Coulier Patrick. Motorist: Desmedt Emiel. Matrozen: Vercoutter Marc en Vanacker Marcel. Maandagmorgen werd het dan voor Patrick als jongste telg der reders en voor zijn bemanning de eerste verkoop met de N.736. Volgens het Nieuwpoortse ceremonieel werd een select koopje aangeduid dat voor het peterschap in aanmerking kwam. Het ging om een koopje van 5 kg. varia (paling en herders) dat verkocht werd voor de veilprijs van 1.680 fr. Het werd toegewezen aan Michel Vanelverdinghe uit Nieuwpoort. Michel is de uitbater van de goed gekende viswinkel „La Renommée”, gelegen Kaai 30, te Nieuwpoort. Het is tevens geen louter toeval meer en trouwens de derde opeenvolgende maal dat Michel het peterschap der Nieuwpoortse aanwinsten voor zich opeist.

Dit geschiedde onder luid handgeklap en schalkse, soms ietwat ondeugende blikken der concurrentie. Het was de heer Bendels R., Schepen van Visserij die de nieuwe reder en zijn bemanning in naam van het Stadsbestuur alle heil en voorspoed wenste. De heer Schepen prees vooral het dynamisme en het lef van de jonge reder om zich in de huidige tijd van economische recessie nog een vaartuig aan te schaffen. Hij drukte tevens de wens uit dat de naam van het vaartuig „Lucky” aan de reder geluk zou mogen bijbrengen.

Na de verkoop werd aan de peter en de nieuwe reder met zijn bemanning in het bureel der vismijn een receptie aangeboden door het Stadsbestuur. Op die receptie waren eveneens de Schepenen Vermote, en Mouton G. en Burgemeester Mommerency aanwezig.

GETIJDEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
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
26 zaterdag	0448	443	1136	068
	1726	453	2357	101
LK 27 zondag	0551	423	—	—
	1836	439	1246	075
28 maandag	0708	412	1108	117
	1959	435	1404	078
29 dinsdag	0829	416	0230	122
	2116	445	1522	072
30 woensdag	0939	432	0346	113
	2220	459	1630	058

DECEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 donderdag	1038	450	0449	094
	2313	469	1728	043
2 vrijdag	1127	465	0541	075
	2357	474	1815	036
3 zaterdag	—	—	0628	062
	1209	475	1856	038
NM 4 zondag	0035	475	0709	056
	1250	482	1934	050
5 maandag	0110	476	0750	057
	1331	487	2009	064
6 dinsdag	0148	477	0831	059
	1412	487	2045	078
7 woensdag	0226	477	0909	061
	1454	482	2121	087
8 donderdag	0307	471	0950	061
	1537	469	2158	093

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	voor	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	voor	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	»	»

EEN GOEDE OKTOBERMAAND VOOR DE ZEEBRUGSE AFSLAG?

In oktober van '83 boekte men in de afslag te Zeebrugge bijna 109 miljoen fr. verkoopcijfer. Tegenover het vorig jaar is dit bijna 9 miljoen in meer en dit niettegenstaande 130 ton vis minder aangevoerd werd. Het is duidelijk, dat, ofwel meer fijnere vis, ofwel evenwaardige vissoorten aangevoerd werden die een betere afslagprijs kregen. Moest elke in Belgische havens verkopen, in plaats van in de vreemde, dan zou dit nog veel hoger oplopen en ook het mindere kwantum overschreden worden.

In elk geval lag de gemiddelde afslagprijs van de vis in oktober in de Zeebrugse vismijn beduidend hoger dan dit het geval was het vorig jaar. Voor 1982 was dit bijna 62 fr. het kg., terwijl dit voor oktober 1983 72,84 fr. werd. Als we echter de prijzen van de verschillende vissoorten nagaan, dan stellen we in feite vast, dat het eerder de gewone soorten zijn die vaster in de markt lagen en beter prijzen kregen. De fijne soorten

kregen eerder minder. Dit is een fenomeen dat men echter ook elders aantreft, zoals bv. in de vleeswaren. De verkoop van fijne vleeswaren zoals beefsteak en andere is eveneens teruggegaan tegenover de verkoop van worst, karbonaden, varkensvlees en zo meer. Blijven de betrokken vleesprijzen echter stabiel of omtrent, dan is dit niet hetzelfde voor de vis, waar er vrije prijsvorming is en het verhoogd aanbod voor meer volkvis deze prijs in de afslag gevoelig doet oplopen. Ware anderzijds de garnaal even overvloedig aangevoerd geweest in oktober 1983 als in oktober van het vorig jaar, dan zou men in Zeebrugge nog een betere brutoverkoop gekend hebben. Wel is omgekeerd de garnaalprijs hoog gebleven en dit compenseert wel enigszins de minderaanvoer.

De mindere garnaalaanvoer schijnt vooral te wijten aan de overgrote aanwezigheid van wijting, die een grote liefhebber is van garnaal.

BELGISCHE VERKOCHTEN

Verleden week verkochten 4 Belgische vissersvaartuigen te Grimsby. Het gaat over de Z.571 van de rederij Claeys Raymond, de Z.50 „Tyl” van de rederij Versluys-Lagast, de N.36 „Donia” van de rederij Versluys-Desaever en de Z.319 „Philadelphian” van de rederij „Noordzeevissersrij” ook van Raymond Claeys. De Z.571, de Z.50, de Z.319 verkochten via het verkoopsgesellschaft Chapman en de N.36 via United.

De Z.51 „Zephyr” zetten 369 van onze bennen in de afslag (293 kit) en verwezenlijkte hiermede een brutobesomming van 1,490 miljoen B.fr. zijnde een gemiddelde van 4.030 fr. de ben. De Z.50 „Tyl” kwam aan de markt met 333 van onze bennen en noteerde hiervoor een brutobesomming van 1,470 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 4.420 fr. per ben van 50 kg.

VAARTUIGEN TE GRIMSBY

De N.36 met de grootste aanvoer zijnde 415 van onze bennen kreeg hiervoor een gemiddelde prijs van 3.450 fr. en haalde een brutobesomming van 1.434 B.fr.

De Z.319 ten slotte zette slechts 268 van onze bennen in de afslag (213 kit) en besomde hiermede toch nog altijd 1,280 miljoen B.fr. zijnde een uitzonderlijk gemiddelde van 4.780 fr. de ben. Er dient wel bijgevoegd dat er zeer weinig vis aan de afslag te Grimsby was en dat alle vaartuigen zeer mooie kwaliteit aanvoerden.

Als men deze prijzen vergelijkt met deze dezelfde dag en week in de Belgische vismijnen betaald, dan hoeft men niet te verkopen in Engeland om betere resultaten en minder onkosten te hebben.

NEDERLAND

SCHEEPSWERVEN STOPPEN

■ In Nederland hebben de scheepswerven Veldhuis uit Zuidbroek en de Zwitswerf in Katwijk-aan-Zee er het bijtje bij neergelegd. Deze werven bouwden vissersvaartuigen. Zou dit een eerste teken aan de wand zijn dat de talrijke orders voor het bouwen van nieuwe kotters en diepvriestrelers in Nederland aan het opdrogen zijn? Eens moest het er toch van komen.

BRESKENS

Aanvoer over de week van 6 t.m. 12 november 1983

Gemidd. prijs per kg.

5.781 kg. export garnalen	voor f	5,08
9.240 kg. pellerij garnalen	voor f	5,21
295 kg. bot	voor f	0,65
3.743 kg. schar	voor f	1,77
37.535 kg. schol	voor f	2,84
4.622 kg. tong	voor f	10,27
2.688 kg. tarbot	voor f	12,39
3.424 kg. griet	voor f	6,08
34.384 kg. kabeljauw	voor f	2,48
16.605 kg. wijting	voor f	0,96
53 kg. rog	voor f	3,25
53 kg. makreel	voor f	0,54
4.027 kg. poon	voor f	0,90
178 kg. haai	voor £	2,62
234 kg. ham	voor £	13,25
242 kg. baars en herder	voor f	18,18
2.402 kg. tongschar	voor f	4,34
5.680 kg. schelvis	voor f	1,48
2.334 kg. inktvis	voor f	2,89
823 kg. bolk	voor f	0,69
90 kg. koolvis	voor f	3,76
14 kg. paling	voor f	11,02
50.912 kg. haring	vppr f	0,74

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	14 november	15 november	16 november
Lappen	270 285	.....	260
Grote	240 252	.....	240
3/4	195 205	.....	200 205
Bloktongen	200 210	.....	188 190
Vóór-kleine	160 170	.....	155 161
Kleine	135 140	.....	130 134
Slips	120 128	.....	117

ZEEBRUGGE

Grote	274 278	274 280	270
Bloktongen	248 257	246 253	247
Fruittongen	179 200	188 192	188 192
Schone kleine	159 170	147 156	152 156
Kleine	128 148	125 127	126 129
Tout petit	122 130	120 122	120 123
Slips	120 124	100 120	117

NIEUWPOORT

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

PLADIJS

OOSTENDE

	14 november	15 november	16 november
Platen	70 76	.....	67
Iek (groot-klein) ...	65 73	.....	55 56
Derde slag	61 67	.....	54 55
Platjes	24 30	.....	32

ZEEBRUGGE

I	60 72	53 69	52 58
II	54 59	45	44 52
III	51 56	43 34	44 46
IV	23 29	20	24 33
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75 80	.....	50 60
Platjes	68 75	.....	50 60
Drielingen	35 40	.....	50 60

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

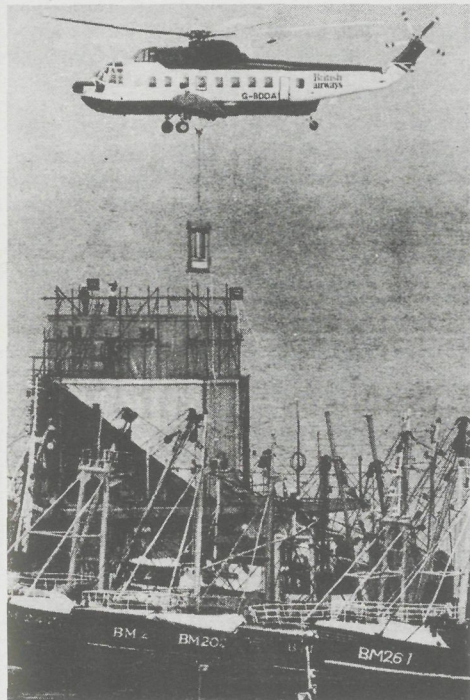
	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	14/11	14/11	14/11	14/11	15/11	15/11	15/11	15/11	16/11	16/11	16/11	16/11	14/10	14/10	16/10	16/10
Tarbot groot	291	384	368	385	.....	300	324	349	308	369	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	230	280	252	292	.....	218	253	272	207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	192	232	180	208	.....	165	178	180	216	171	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	166	224	223	237	.....	157	188	155	169	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	122	209	143	168	.....	109	120	127	129	120	123	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	93	141	60	85	.....	68	81	70	72	51	73	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	50	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	31	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	20	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	40	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	72	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	52	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	64	72	63	67	.....	59	63	92	87	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	55	70	63	65	.....	59	57	.....	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	48	68	76	82	.....	49	47	44	65	72	77	.....	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	52	80	54	59	.....	19	24	45	92	45	92	63	65	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	46	50	.....	20	.....	.....	63	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	22	.....	4	14	.....	7	.....	27	10	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	46	70	74	79	.....	59	65	.....	83	.....	55	60	76	78	.....	.....
Gul (groot)	58	61	62	69	.....	37	48	.....	66	67	43	52	60	74	.....	.....
Gul (middel)	52	56	50	61	.....	42	44	60	63	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	25	47	23	30	.....	.....	.....	42	45	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	133	265	134	300	.....	126	244	147	270	119	270	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	27	37	20	24	.....	23	.....	32	34	20	24	26	29	34	38	.....
Wijting klein	18	19	18	20	.....	19	.....	18	21	19	.....	19	23	20	24	.....
Schar	23	34	19	24	.....	21	.....	.....	19	23	40	50	.....	.....	.....	.....
Steenschol	38	146	29	118	.....	22	70	39	146	32	78	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	48	53	31	46	.....	22	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	12	26	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	18	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	12	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	14	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	49	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	59	107	.....	.....	.....	.....	.....	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	52	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	13	.....	.....	9	14	.....	14	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	7	55	6	14	.....	.....	.....	6	50	36	.....	15	20	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	7	9	6	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	40	50	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	28	83	.....	.....	.....	.....	.....	32	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	10	14	.....	6	16	.....	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

OUDE IJSMACHINES WORDEN OOK VERVANGEN

■ Als de helikopter niet gebruikt wordt voor oorlogsdoeleinden dan is deze toch in vele omstandigheden ten zeerste nuttig en reddingbrengend. Dit is niet alleen voor reddingen op zee, of in de sneeuwbergen, maar ook voor andere zaken. Aldus diende de Brixham- en Torbay viskoöperatieve in hun ijsfabriek de oude ijsmachines te vervangen door moderne. Hiervoor zou de fabriek veertien dagen moeten stilleggen. Men heeft toen een Sikorsky-helikopter ingezet, het dak open gemaakt in de fabriek en de helikopter heeft dan de twee oude ijsmachines, beiden twee ton zwaar, uit het dak van de fabriek gelift en nadien de twee moderne aangevloegen en op hun plaats laten zakken. Aldus kwam de karwei op 3 dagen klaar en bleef de visserij niet van hun ijs verstoken.



De zware helikopter heeft zopas een twee ton zware ijsmachine uit het dak van de ijsfabriek gelicht. (Foto Fishing News International).

VERDERE BEPERKINGEN VAN DE VLOOT

In Groot-Brittannië groeit het onbehagen dat het er de Britse regering in de eerste plaats om te doen is, financiële hulp uit te trekken om schrappingen en stilleggen van vissersvaartuigen te bevorderen inplaats van dit geld te gebruiken voor promotie voor nieuwbouw en modernisatie. Ook het vooropgesteld systeem om de vaartuigen een jaarlijks vangstkwtum toe te kennen, wordt in Britse en vooral Schotse visserijmiddens, kennelijk niet gesmaakt. Thans wanneer beperkingen op de vangst van een bepaalde vissoort afgekondigd worden, gebeurt dit door het vastleggen van een kwotum per man en per 24 uur of per man en per week. Wanneer

dit zou gebeuren door een jaarkwtum per vaartuig en per lengte van het vaartuig zouden de knappe vissers een heel eind voor het verstrijken van het jaar, wellicht moeten afhaken en stilleggen, terwijl de mogelijkheid eveneens voor handen ligt dat minder knappe schippers hun kwotum niet aankunnen. Dit zou het geval kunnen zijn bij ongevallen en zware herstellingen die het vaartuig weken en zelfs maanden zouden kunnen doen aan de kaai leggen.

■ De Britse regering heeft een bijkomende subsidie voorzien van 320 miljoen B. fr. voor het bevorderen van de sloop van vissersvaartuigen. Anderzijds werd door de Britse regering eveneens de grote lijnen van een plan voorzien voor de herstructurering van de Britse visserijvloot. De 320 miljoen van de Britse regering voor de sloop van vissersvaartuig is een aanvulling van de E.E.G.-subsidies voor het slopen en schrappen van vaartuigen.

ELEKTRISCHE ROG

■ Een vissersvaartuig uit Shetland kreeg een elektrische rog in haar netten. Het gaat om een rogsoort die praktisch niet in de Noordzee te vinden is en zeker niet zo Noordelijk. Deze vis kan, wanneer men haar aanraakt een elektrische schok afgeven die 220 volt kan bedragen. Het specimen waarover het ging was, hetgeen men noemt, eerder van de kleine soort, namelijk rond de 70 cm. met een gewicht van iets boven de 5 kg. Volgens marine-biologen van het laboratorium te Aberdeen is dit, volgens hun weten, nog maar de derde elektrische rog die dit jaar in de Schotse wateren werd gevangen. Ze komen wel voor in de Middellandse Zee en in de Golf van Biskaye.

HARING

■ Bij verordening van de E.E.G.-Commissie verschenen op 12 nov. 1983 wordt de visserij op haring in de Clyde (Groot-Brittannië), door vaartuigen die de vlag van Groot-Brittannië voeren of die onder deze vlag zijn geregistreerd verboden, evenals het aan boord houden, de overlading en het lossen van haring welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze sektor, daar het kwotum voor 1983 aan Groot-Brittannië toegewezen, **geacht wordt volledig opgebruikt te zijn.**

VISPRIJZEN IN ENGELAND

■ Wij vernemen uit de Britse vakbladers dat vorige weken de visprijzen in de afslagen in Shetland rekordprijzen maakten. We hebben de aangegeven prijzen nagegaan en, aan 80 B.fr. het pond omgezet in B.fr. Voor grote schelvis kreeg de visser 33 pond per 38 kg., voor kabeljauw 42 pond voor 38 kg. Omgezet in bennen van 50 kg. en in onze franken, wordt dit 3.470 fr. voor grote schelvis en 4.400 fr. voor kabeljauw. Van rekordprijzen gesproken! Dat men dan maar vlug met de Shetlandse vis naar onze afslagen komt. En dan haalt men aan dat de vis in het buitenland betere prijzen krijgt in de afslagen! In de weken die achter ons liggen hebben wij hier prijzen voor kabeljauw gekend gaande tot 170 fr. het kg., zijnde 8.500 fr. de ben en heel wat weken boven de 5 à 6 duizend fr.

■ In Groot-Brittannië kregen 35 kustvissersvaartuigen een verbod tot uitvaren medekregen omdat zij niet in regel zijn met de veiligheidsvoorschriften. Toen de wet gestemd werd, had-

den ze nog enkele jaren tijd om zich aan te passen en in orde te komen. Toch zouden er normaal 65 eenheden buiten de wet gevallen zijn, omdat ze onmogelijk tegen 30 september konden gecontroleerd worden door de visserij-inspecteurs, hadden deze de laatste paar weken geen overuren gepresteerd en tot middernacht gewerkt. Dit is dus ook in Engeland zoals op zoveel plaatsen en in zoveel landen elders het geval, namelijk tot het laatste ogenblik wachten om zich in orde te brengen en dan voor velen niet meer gereed te komen.

■ In het konflikt dat thans voor een Britse rechtbank loopt tussen een reder, die zijn eigen vis te Fleetwood aan het lossen was en de officiële Britse dokkersbond, heeft de vroeger Fleetwood-dokmanager, het tribunaal er attent op gemaakt, dat de visserijhaven te Fleetwood zal teloor gaan indien men niet aan de betrokken scheepsbemanningen toelaat hun eigen vis te lossen. Hierbij verwees hij naar de enorme doklosserskosten en andere eisen van de betrokken „Unions”. In sommige kleinere havens zoals Birkenhead en Whitehaven mag er wel door bemanningsleden gelost worden. Nog een ander oud-dokmanager liet verstaan, dat er toch een neiging bestaat om vissersvaartuigen beneden de 80 voet (24,43 m.) of 60 voet (18,32 m.) toe te laten zelf hun vis te lossen. Het betrokken schip waarover het voor de rechtbank gaat, meet 33 m.

■ Verschillende Britse schippers spreken hun grote ontevredenheid uit over het feit, dat men niet overal hun makreelvangsten een land mag brengen. Bepaalde havens werden hiervoor aangeduid, kwestie van een betere aanvoercontrole. Wegens dringende herstellingen moest een makreelvisser het Schotse Fraserburg aandoen en het duurde heel wat, vooraleer hij de toelating kreeg zijn makreel in de afslag te zetten! Hij kreeg er dan nog een goede prijs en dit verhoogt nog de ontevredenheid onder de schippers omdat zij die haven niet mogen uitkiezen die hen het voordeligst lijkt, zowel dicht bij de visserij als wat de prijs betreft.

In Engeland is men inzake controle van de aanvoer, zowel voor eigen als voor vreemde schepen, even streng.

ALLERLEI

FORELLEN

■ Na de kabeljauw en de haring, zou de forel de derde belangrijkste vissoort op de Belgische markt zijn, hetgeen ons enigszins toch wel verwondert. Circa 4.500 ton wordt ieder jaar verbruikt, waarvan 350 ton van Belgische produktie. We ontleen dit aan het landbouwtijdschrift nr. 2, maart-april 1983. De verkoop van forel is in de tien laatste jaren verdubbeld.

■ Forellen worden nog al dikwijls ongestript in ijs bewaard en verkocht. Nochtans zijn op dergelijke manier bewaarde forellen uiterst bederfbaar. Na twee dagen krijgen zij reeds een onaangenaam uitzicht en smaak. Gestripte (gegutte) forellen in ijs bewaard houden, commercieel gezien, minstens 5 tot 6 dagen, waarna de buikwanden ranzig worden. Het gutten van forellen is ten zeerste aan te bevelen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NOORWEGEN

■ De onderhandelingen die een Noorse rederij voerde met Canadezen voor de verkoop van een Noorse diepvriestreiler van 75 meter, schijnen afgesprongen te zijn. De betrokken Noorse treiler de „Nordstar” is voor het ogenblik terug aan het vissen in de noordelijke Noorse wateren. Algemeen wordt verondersteld, dat de Canadese belangstellenden het vaartuig voor een prijke hebben willen overnemen, omdat dit vaartuig niet meer uit de kosten geraakte.

IJSLAND

■ Nadat IJsland reeds sinds tientallen jaren voor de uitvoer van zijn diepvriesfilets op de Verenigde Staten aangewezen was, heeft de IJslandse corporatie van diepvriesbedrijven de blikken op de Europese Economische Gemeenschap gericht. Het is vooral in deze optiek, dat er te Grimsby door deze IJslandse vereniging een diepvriesbedrijf opgericht werd met als bouwkosten 240 miljoen. Dit bedrijf is sinds oktober van dit jaar operationeel. Het zal de springplank vormen voor verspreiding van visproducten in West-Europa. Om bepaalde markten te veroveren is het inderdaad van belang dat men een meer centrale ligging inneemt ten opzichte van de hiervoor in aanmerking komende afnemers.

CUBA

■ Cuba en Canada hebben een bilaterale visserijovereenkomst afgesloten waarbij Cuba voor meer dan 100 miljoen B.fr. gezouten en gedroogde heek zal afnemen, waarbij dan enkele Cubaanse treilers, als wederprestatie, in de Canadese 200-mijlszone zullen mogen komen vissen. Canada is het topland en dit sinds jaren in de uitvoer van visproducten. In 1982 werd dit even boven de honderd miljard B.fr.! Hiervan gaat ongeveer 55% naar de Verenigde Staten, 16% naar de EEG en 15% naar Japan.

SPANJE

SPANJE VERBRIJKT 42 KG VIS PER HOOFD

■ Spanje staat, met een verbruik van 42 kg vis per hoofd en per jaar, aan de top van de visverbruikende landen voor menselijke consumptie. Dit is ook wel de reden dat Spanje, niettegenstaande dit land over de grootste West-Europese vloot beschikt (men spreekt over 17 duizend vissersvaartuigen door groot en klein) nog de grote invoer van vis kent. Voor 1982 was de invoer van vis in dit land nog altijd ter grootte van 21 miljard B.fr. Spanje in het algemeen en de Spaanse vissersvloot in het bijzonder, ligt dan ook op de loer om ergens visserijrechten te verwerven. En om hier eventueel toe te komen, is men zelfs bereid de invoerfaciliteiten voor vis door derde landen te koppelen aan visserijrechten voor de Spaanse vloot.

VEEL TE VEEL KUSTVISSERSVAARTUIGEN

In Spanje is uitgelekt dat de studies van de visbestanden in de Spaanse economische zone, aanwijzen, dat men de kust- en kleine midden-slagvisserij gevoelig zal moeten gaan inkrimpen. Voor de vaartuigen beneden de 25 Brt zal

dit met 40 % moeten gebeuren. Voor de vaartuigen tussen 25 en 50 Brt met 20 %. In deze wateren treden zowat 4 duizend vaartuigen op. Als we echter vaststellen hoeveel ondermaatse kleine visjes op de vismarkten openbaar te koop aangeboden worden, dan menen wij toch, dat men best eens voor een betere bescherming van deze visbestanden zou zorgen. Dat zou al heel wat maken. Om dit de Spaanse visser aan het verstand te brengen zal echter een ander paar mouwen zijn.

CANADA

MEER VISVERBRUIK

In Canada wordt ook dit jaar de Vis- en Zeevoedingsmaand in november gehouden. Dit wordt aldus het zesde naevolgend jaar dat in de maand november in Canada een campagne gevoerd wordt voor meer visverbruik. Dit initiatief gaat uit van het Departement voor de Visserij en de Zeeën in samenwerking met de visserij-industrie. Het zijn vooral de media die zullen aangesproken worden, terwijl de vishandel zal gevraagd worden, speciale zorg te besteden aan de voorstelling van de visproducten en aan de kwaliteit hiervan. In België doen noch radio noch televisie iets voor een groter haringverbruik, niets!

■ De zogezegde sportvisserij op de zalm in Canada, heeft zeker wel niets meer te zien met sport. Inderdaad werden er vanwege de sportvisserij op de zalm, in 1981 verkopen geregistreerd van 1,35 miljard B.Fr., terwijl de gerisgistreerde verkopen van de beroepsvisserij slechts 350 miljoen B.Fr. bedragen!

MEXICO

■ Mexico kende in 1981 een bijzonder goed to-nijnjaar toen 60 duizend ton aangevoerd werd door Mexicaanse vaartuigen tegen slechts 45 duizend ton in 1980. Dit had echter voor gevolg een overproductie aan ingeblikte tonijn, die zich nog het ganse jaar 1982 doorzette. Thans schijnt men echter door deze extra-voorraad heen te zijn zodat de „Baja-tonijnvloot” met liefst 46 eenheden, terug op volle capaciteit aan de visserij op tonijn doet. Ondertussen is men gewaar geworden, dat, bij een herhaling van een overaanvoer, men best de tonijn onder meer preparatievariëteiten zou moeten aanbieden, hetgeen de verkoop zou bevorderen. Thans wordt de Mexicaanse tonijn op dezelfde manier bereid, onveranderd aangeboden in blikjes van een kleine 200 gram (6,5 ounce).

GROENLAND

■ De kapitein van het West-Duitse fabriekschip „Der Mainz” werd door een Groenlandse recht-bank tot een boete veroordeeld van nagenoeg 700 duizend B.fr. Dit vaartuig werd opgebracht door een Deens wachtschip en naar de haven van Godthaab overgebracht wegens illegale visserij. Naderhand bleek het niet te gaan om illegale visserij maar wel om het niet inschrijven in het vangstlogboek van de bijvangst van 34 ton kabeljauw. Dit werd echter toch voldoende zwaar bevonden voor een boete van 700 duizend B.fr. Hierop inhakende vraagt de Groenlandse lokale regering aan het Deens parlement de Westduitsers de visserij op Groenland te verbieden. 't Is straffe koffie!

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

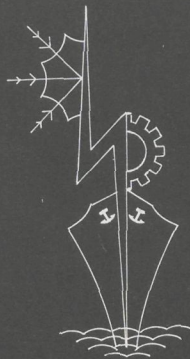
(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

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

13



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
 opslepingen — totaal verlies —
 lichamelijke schade aan derden —
 navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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

