HET VISSERIJBLAD



51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 16 MAART 1984 – NR. 11

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

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 –

Apollinaris

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

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 – OOSTENDE

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

het visserijblad

Vrijdag 16 maart 1984 – Nr. 11

NOG HET SPAANS-FRANS INCIDENT
informatie uit eerste hand

Bij het ter perse gaan kregen we informatie uit de eerste hand in verband met de beschieting door de Franse marine van Spaanse vissersvaartuigen, hetgeen we onze lezers niet wensen te onthouden.

Het was een vliegtuig van de Franse douane, dat midden de 200-mijlszone op zowat 100 mijl van La Rochelle de twee beruchte treilers ontdekte, waarvan de ene reeds 37 maal en de tweede, 27 maal in overtreding genomen werd.

Onmiddellijk werd groot alarm geslagen bij de Franse bewakingsdiensten, die de nieuwe vedette „La Mauwe" uitzonden samen met twee andere eenheden, de sleepboot voor hoge zee de „Centaure" en de aviso „Lieutenant de Vaisseau Lavallée". Inderdaad heeft men er in Franse kringen thans genoeg van en loopt de beker over.

Sinds enkele maanden heeft de Franse regering Spanje gewaarschuwd tegen de voortdurende infiltraties in de Franse 200-mijlszone en het illegaal vissen, maar er komt geen verandering in deze toestand.

Somstijds gaat het over ganse vloten van meerdere tientallen eenheden. De Franse minister Claude Chesson voor Buitenlandse Zaken is ter zake in februari nog tweemaal speciaal te Madrid tussen gekomen en heeft de Spaanse regering verwittigd dat speciale maatregelen zouden getroffen worden tegen de overtreders. Ook dit bleef al zonder gevolg.

Op woensdag 7 maart in de namiddag, namen de Franse marinevaartuigen dan ook kontakt op met de twee Spaanse treilers en vroegen hen de motoren te stoppen om een boordploeg mariniers aan boord toe te laten. De twee treilers gingen echter door met hun vlucht naar de open wateren.

De Franse marine zette dan een snelle zodiac te water, maar de Spaanse bemanningsleden, mits gebruik te maken van alle soort materiaal, sloegen de mariniers terug en de zodiac moest wijken. De aviso neemt dan kontakt op met het eigen Staatssecretariaat en gaat over tot het lossen van waarschuwingsschoten via 20 mm onontplofbare kogels, een schot voor de boeg en een schot achteraan.

Eén der treilers stopte de motoren, maar de tweede, de „Vallee de Achondo", keerde zich en stoomde recht op de aviso aan om deze te rammen. Deze kan de ramming ontwijken en neemt terug kontakt op met het Staatssecretariaat van de Zee, waar men (dhr. Guy Lengange zelf) oordeelt dat het thans genoeg is en dat men het betrokken vaartuig, koste wat het wil, moet opbrengen.

Men laadt het kanon met onontplofbare obussen van 10 cm en mikt op de bovenstructuur van de Spaanse treiler, die getroffen wordt.

Ongelukkiglijk ketst de obus af, gaat door de stuurhut, splintert houtwerk, glas en ijzer waarvan splinters zes bemanningsleden treffen. Thans stopt eveneens de tweede treiler. De dokter van de Franse aviso gaat aan boord en verzorgt de bemanningsleden, waarvan twee ernstig aan de benen verwond zijn. Een helikopter wordt bijgeroepen die de gekwetsten afvoert naar het ziekenhuis te Brest, terwijl de treilers opgebracht worden naar Lorient waar zij aan de ketting gelegd worden.

Ondertussen werd de Spaanse radio opgeroepen en verwittigd door de eigen Spaanse treilers, dat men bezig was hen te mitrailleren, er tevens aan toevoegend dat speciale commando's de schepen aanvielen onder voorwendsel dat zij (de Spaanse vaartuigen) in E.E.G.-wateren visten, er voor hen geen sprake was van vreemde wateren, maar dat dit wateren zijn waar hun grootvaders en vaders eeuwenlang vrij gingen vissen.

Onmiddellijk hierop kwam de Spaanse marineradio in de ether met de verklaring dat sinds een paar uur Spaanse vissersvaartuigen met mitrailleurvuur beschoten werden.

Verder gaf de schipper van het tweede Spaanse vaartuig nog door, dat drie Spaanse vissers met doorschoten benen lagen en dat dit overal moest bekend gemaakt worden. In plaats van thans geweld aan te wenden tegen Spaanse vissers, had het Franse leger beter gedaan hun militaire kracht tegen de Duitsers in te zetten tijdens de tweede wereldoorlog, vervolgde de, van woede uitzinnige Spaanse schipper. Dan eerst hadden zij hun moed kunnen bewijzen!

De strijd op het water werd toen verlegd naar het diplomatiek vlak. De Spaanse ambassadeur wordt te Parijs verzocht zich op het regeringsgebouw te melden en de Franse ambassadeur wordt te Madrid bij de Spaanse minister van Buitenlandse Zaken geroepen, die verzocht wordt een voldoening gevende uitleg te bezorgen!

De Franse Staatssecretaris wordt echter door de ganse Franse visserij gesteund, zodat de standpunten in beide landen moeilijk nader tot elkaar kunnen gebracht worden.

Volgens trouwens praktisch alle reacties uit de visserij van de Gemeenschap , moet er een einde komen aan de Spaanse visdiefstal. Een visdief die absoluut niet wenst te luisteren daagt het lot uit, zodat zeker de verantwoordelijkheid bij de Spaanse schippers ligt.

De feiten zoals we ze hier weergeven bewijzen dat er de Franse marine niets te verwijten valt en dat integendeel men vroeger reeds veel strenger had hoeven op te treden tegen de sedert lang tergende manier van het zich toeëigenen van rechten, ondermaatse vis aan te voeren, netmazen die niet beantwoorden aan de wettelijk, en het vissen met alle mogelijke middelen in wateren elkeen verboden.

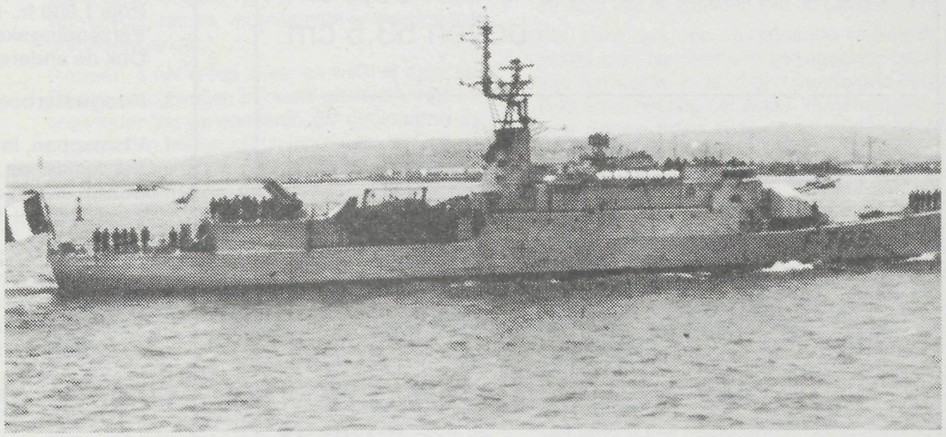
Laat men verder begaan, dan wordt het een anarchie en een radikale uitmoording van het eigen brood van alle vissers tot welke natie ze ook behoren.

Het is aan de E.E.G.-regeringen met alle mogelijke middelen de paaiplaatsen en de 12-mijlszone te beschermen en de wijze van vistuigen te gebruiken.

Ook de Denen, Nederlanders, Belgen, Fransen en allen die er geen gehoor aan willen verlenen, dienen met strenge middelen beteugeld.

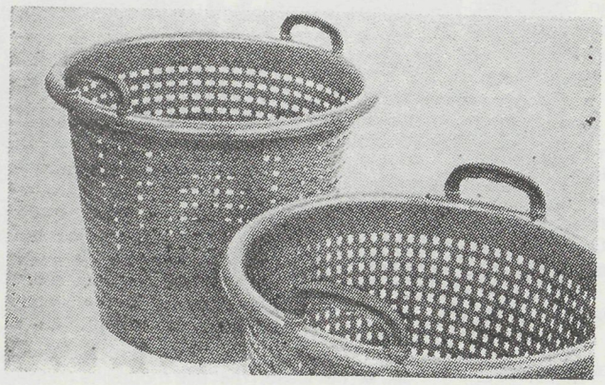
Dit zijn nu eenmaal de maatregelen die, spijtig genoeg in 't belang van alle vissers dienen genomen.

P. Vandenberghe



De Franse aviso „Lieutenant de Vaisseau Lavalleé" die het incidentrijke kanonschot loste. Het valt te begrijpen dat tegenover dergelijk beestje de Spaanse schippers de handen in de lucht staken.

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

JetAir

BETER EN BETERKOOP

UW IDEALE VAKANTIEPARTNER PRESENTEERT

-1000F PER PERSOON

IN DE FLATS:	15 dagen v.a.
COSTA BLANCA: La Caletta	10.042 F
TENERIFE: Tenerife Sur	17.312 F
COSTA ALMERIA: Olympia...	11.303 F
Pueblo Indalo	11.934 F

IN DE HOTELS:	15 dagen v.a.
MALLORCA: Cosmopolitan	17.395 F
IBIZA: Milord	16.236 F
BENIDORM: Belroy Palace .	16.857 F
TENERIFE: Belroy Moreque	22.431 F
GRAN CANARIA: Waikiki ...	26.268 F
TUNESIE: El Morjane	22.882 F

-2000F PER PERSOON

IN DE HOTELS:	15 dagen v.a.
MALLORCA: Son Caliu	19.032 F
COSTA DEL SOL: Siroco	16.333 F
ATHENE: Kalypso	21.708 F
RHODOS: Paradise	25.390 F

PRACHTIGE BEACH - BAG

Een mooie en prachtige beach - bag (waarde 580 F) voor alle vliegtuigreizen met hotel of appartement waarop de speciale bonussen niet van toepassing zijn en voor de inschrijvingen voor Jettrips met afreis op een weekend.

Bijzondere voorwaarden bij uw reisagent

KNIP UIT EN BRENG MEE NAAR UW REISAGENT.

ROYAL TOURS

A. Pieterslaan 17, Oostende - 059/70.77.31

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 of 1984.**
   Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 132 fr. (België)
   Verzendingskosten 160 fr. (Nederland)
2. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.**
   Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 132 fr.
   Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. **Hoogwaterboekje 1984 - 35 fr.**
4. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
   Verschillende soorten zeevis.
   Schaal- en weekdieren.
   Prijs 500 fr. + 95 fr. verzendingskosten.
5. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
   Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 32 fr. verzendingskosten.
6. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
   Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 18 fr. verzendingskosten.
7. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
   Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
   Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

ONAANVAARDBARE HOUDING VAN DE SPAANSE REGERING

WILD FRANS TERRORISME OF ONVERZETTELIJKE SPAANS TUCHTELOOSHEID?

Zoals we in onze vorige uitgave mededeelden, werd er door de Franse marine met scherp geschoten op Spaanse vissersvaartuigen, waarbij een achttal vissers zouden gewond zijn door granaatsplinters en van één visser het been zou dienen afgezet.

Voor oningewijden kan het Frans optreden ongewoon, zelfs onaanvaardbaar blijken in de richting van een bepaald officieel Staatsterrorisme. Nu blijkt het echter, dat het schot eerder als schot voor de boeg bedoeld was, maar uit de hand is gelopen.

Inderdaad is het moeilijk aanvaardbaar, dat de Franse marine, die met verscheidene kleine eenheden aanwezig was, en jaren lang bewijzen van bezonnenheid gegeven heeft, nu plots op vissers zou gaan schieten. Wij gaan echter niet akkoord zoals de pers en de ganse media het voorstellen, dat alleen de Franse marine schuld treft.

Inderdaad hebben de Spaanse vissers in al die jaren van een onverzettelijke tuchteloosheid blijk gegeven, waarbij gelijk wie ten slotte zijn geduld moet gaan verliezen. Het incident is werkelijk uitgelokt door, onder meer de dreigende houding van de Spaanse vissers, die bij herhaling pogingen aangewend hebben om de kleine Franse marine-eenheden te rammen.

Ook hebben zelfs Franse schippers reeds het inzicht kenbaar gemaakt, dat zij zich zullen wapenen, indien de Franse marine hen niet beter beschermt tegen de Spaanse vissers. Inderdaad hebben ook wij weet van incidenten in de Golf van Gascogne waarbij kleine vloten Spaanse vissers, die er illegaal aan het vissen waren, de Franse visser in de eigen wateren, het vissen hebben belet en bepaalde Franse vissersvaartuigen hebben geramd.

REEDS 200 SPAANSE OVERTREDINGEN

Het Spaans protest kan best de vergelijking doorstaan met de dief die roept „houdt de dief".

Ten slotte zou het hier op neerkomen, dat het niet de Spanjaard is, die zich aan overtredingen en diefstallen schuldig maakt, maar wel de Franse marine. Dit is een ingeboren onhebbelijkheid bij de Spanjaarden. En dat raken zij niet kwijt. In 1983 noteerde men meer dan 700 Spaanse overtredingen in verband met illegaal vissen, dus diefstal van vis. In 1984 voor de twee eerste maanden werd dit reeds 200.

Men kan zich dan ook de vraag stellen, waar het moet eindigen. Ook in 1982 en 1981 telde men reeds verscheidene honderden overtredingen, waarbij slechts een gedeelte kon opgebracht worden, omdat de meeste vaartuigen op de vlucht gingen of een dreigende houding aannamen.

Voor de Franse marine zat er in feite niets anders meer op, dan er het bijltje bij neer te leggen, of tot een hardhandig optreden over te gaan, zonder dat het inzicht hierbij was, dat het op die manier zou uit de hand lopen.

De voornaamste schuld treft hierbij de betrokken schippers zelf die weigerden op het verzoek van de Franse marine in te gaan. Indien zij zich hadden laten opbrengen volgens de geldende rechtsnormen, dan was er niets gebeurd en dat wordt te weinig aangehaald.

SPAANSE REGERING TREFT SCHULD

Reeds meermalen werd de Spaanse regering op de hoogte gebracht van overtredingen en illegaal vissen, met het verzoek zelf in te grijpen tegenover de eigen vissers.

Op geen enkel ogenblik is de Spaanse regering hierop ingegaan, waardoor de Spaanse schipper zich van een soort straffeloosheid verzekerd was. Het komt de Spaanse regering dan ook weinig gelegen om zich thans als de verongelijkte te doen voorkomen.

Het incident is werkelijk uitgelokt door de Spaanse visser, die zich door geen enkel internationaal wet of reglement verbonden acht.

In feite zouden de Spaanse gekwetste vissers zich moeten richten tot hun schipper en reder, voor schadevergoeding want de schippers hebben schuld aan het voorgevallene.

Vergeten wij inderdaad niet dat betrokken vaartuigen reeds voor een tiental overtredingen te boek staan en, gezien de totale carrentie vanwege de Spaanse regering, er door de Franse marine moest ingegrepen worden, zoniet mag men de beschermende maatregelen vergeten. Het gaat niet op dat de eigen E.E.G.-vissersvloten zich hieraan dienen te houden en vreemde vissers zouden er hun laarzen mogen aan vegen.

Onzinniger kan het niet, en zo het wel kon, dan mag men de ganse E.E.G.-visserijovereenkomst, die zo moeilijk tot stand kwam, gerust vergeten.

SPAANSE WEERWRAAKMAATREGELEN

In onze vorige uitgave voorspelden wij dat de Spaanse vissers zeker het „mea culpa" niet op eigen borst zouden slaan maar weerwraakmaatregelen zouden nemen.

We voorspelden toen grenssluitingen door middel van boycot van de voornaamste Frans-Spaanse grensovergangen.

Intussen is het reeds zover en werd er zelfs een Franse vrachtwagen in brand gestoken. Het zou ons verder niet verwonderen, dat de Spaanse vissersvloot, in massa zal uitvaren naar de Golf van Gascogne binnen de Gemeenschapswateren om daar allen samen de netten te gaan uitwerpen en door hun overweldigend aantal zich een soort straffeloosheid verzekeren.

Ook zijn we overtuigd dat er heel wat incidenten voor de deur staan tussen de Franse en Spaanse vissers in de Golf van Gascogne. We vrezen deze incidenten en zouden ons daarom liefst in het ongelijk gesteld zien.

De Franse marine zou er dan ook best aan doen om van een grote aanwezigheid in deze zone blijk te geven, eveneens van een aanwezigheid in de lucht.

Het is zeker niet het ogenblik om zich terug te trekken en toe te geven aan de onaanvaardbare illegale praktijken van de Spaanse vissers.

Anderzijds kwam natuurlijk het reeds lang geplande bezoek van de Franse eerste-minister Mauroy aan Madrid, die juist een dag na het incident plaats had, zeer ongelegen.

Er zijn reeds bepaalde tegenstellingen tussen Frankrijk en Spanje in verband met de toetreding van Spanje tot de E.E.G., waarbij Frankrijk de belangen van zijn landbouwers en wijnproducenten tracht veilig te stellen tegen een eventuele overstroming van de E.E.G.-markt met goedkope Spaanse wijn. Het visserij-incident zal dit natuurlijk niet verbeterd hebben.

WAT VOOR DE TOEKOMST?

Wij menen dat er slechts één mogelijkheid open staat voor de Franse regering, namelijk een strenge hand houden aan de bescherming van de gemeenschapswateren.

Anderzijds dienen natuurlijk incidenten zoals hetgeen gebeurd is, totaal vermeden te worden. Dit kan slechts door een grote aanwezigheid van de Franse marine in het betwist gebied, hetgeen preventief zal werken en vooral door een herziening van de maximum straffen en boetes die door de Franse betrokken en bevoegde rechtbanken kunnen opgelegd worden aan Spaane illegale vissers.

Deze moeten inderdaad hoog genoeg liggen opdat men het niet meer zal wagen, wanneer men eventueel bij herhaling een verbeurdverklaring van het vaartuig riskeert.

Meteen leert dit incident ons tevens, met welke omzichtigheid men, op gebied van de visserij, de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap zal dienen te behandelen.

Nu reeds staat het vast, dat kwa kwotering, men nooit op een registratie van de Spaanse vangsten door de Spaane overheden zal moeten rekenen in die zin, dat de doorgegeven vangstcijfers, werkelijk een lachertje zullen zijn.

Op geen enkel ogenblik zal de machtige Spaanse visserijvloot haar kwota bereiken, ook al zal hiervan reeds een veelvoud opgevist zijn. De Spaanse vloot op zichzelf bedraagt bijna zoveel als de ganse vloot van de lidstaten van de Gemeenschap.

Het ware dus een verregaande roekeloosheid, moest men hier niet een verregaande beperking van het aantal in te zetten vaartuigen voorzien. Best ware het nog het aantal vergunningen waarover Spanje thans bezit, te behouden of slechts zeer lichtjes te verhogen.

Ondertussen verbaast ons vanwege de vele producentenorganisaties, het uitblijven van waarschuwingen tegen de voor de deur staande toetreding tegen 31/12/1985 van Spanje tot de Gemeenschap.

Het verbaast ons nog meer, dat de E.E.G. in wat thans gebeurd is, zich niet krachtdadig langs de zijde van Frankrijk stelt, wiens marine niets meer dan de Engelse en de andere Lidstaten zou gedaan hebben.

Het belang van de bescherming van alle **kustwateren** is te groot om er zo maar over heen te gaan.

P. Vanbenberghe

ZEILER STAF VERSLUYS GAAT WEER SOLO

In het Vlaams Weekblad verscheen vorige week vanwege de Oostendse journalist Ronny Kyndt, een zeer interessant artikel over de intenties van Staf Versluys met het oog op de komende wereld solo-race.

Staf Versluys heeft aan onze vissershaven zijn scheepswerf en is door gans de visserij gekend.

Onze mensen leven met hem mee en bewonderen zijn knapheid als zeeman.

Penneridder Ronny Kyndt had het in het Vlaams Weekblad als volgt over hem:

„Staf Versluys - onze varende ambassadeur - is 55 jaar oud, maar aan het definitief strijken van de zeilen, denkt hij helemaal niet.

Integendeel, vermits hij binnen enkele maanden zal deelnemen aan de „Ostar", de solo-race naar Amerika. Een enorm zeilavontuur, dat een zeer grondige voorbereiding vergt.

Dit weet Bredenaar Staf Versluys, beter dan wie ook, vermits hij aan een derde deelname toe is.

Tot op heden ontbrak deze Ostar-trofee echter op het reeds goedgevulde zeilpalmares van Staf Versluys. Indien het klopt, dat „driemaal scheepsrecht" is, dan kan het niet anders of Staf Versluys moet in Newport op het hoogste ereschavot komen.

Zo ver is het evenwel nog niet. Staf Versluys: „Inderdaad. Alles hangt af van de voorbereiding, van de weersomstandigheden en van het geluk tijdens de overtocht. Gespaard kunnen blijven van tegenslagen, is steeds erg belangrijk".

De „Transat" start op 2 juni in het Britse Plymouth. Drie weken later worden de deelnemers in Newport (Verenigde Staten) verwacht.

Staf Versluys: „Het is een wedstrijd die tot de verbeelding spreekt van elke zeiler. Een enorm avontuur, tijdens hetwelk men volledig op zichzelf is aangewezen, met als enige bondgenoten het schip, de oceaan, de lucht en de vogels. En dit drie weken lang. De „Transat" is dan ook enorm zwaar. De race vergt een grote fysische inspanning. Mensen vragen mij niet begrijpend, waarom ik daar aan deelneem. Ik antwoord hen, dat ik van het avontuur hou".

RITME-AANPASSING

Welke de moeilijkste momenten zijn?
Staf Versluys: „De eerste drie dagen van de race zijn loodzwaar, omdat je als deelnemer een ander levensritme moet aankweken: weinig slapen teneinde te kunnen zeilen. Ook de laatste drie dagen zijn moeilijk, omdat moet gezeild worden in dikke mist. Je moet het allemaal hebben meegemaakt om te beseffen welke enorme zeilopdracht die „Ostar" is".

Staf Versluys neemt met zijn Tyfoon 6 aan de solotocht deel, het schip dat hij trouwens zelf ontwierp en bouwde.

Aanvankelijk had Staf plannen gemaakt om een katamaran of een trimaran te huren, maar dit plan viel te duur uit, zodat de Tyfoon 6 de zeilkarwei moet klaren.

Deelname aan die solotocht wordt wel een dure zaak. Vorige jaar werd voor 800.000 frank aan zeilen gekocht, en volgens Versluys moet thans voor de deelname nog zo'n half miljoen frank worden bijgeteld.

WHITBREADCUP 85

Denk nu niet dat Staf Versluys definitief het anker zal uitwerpen na deze „Ostar".

Helemaal niet, gezien hij zopas in Brussel een overeenkomst tekende met zijn nieuwe sponsor, de firma Rucanor, die voor hem een splinternieuw zeilschip laat bouwen.

Een varend juweel, waarmee Staf Versluys volgend jaar aan de zeilrace rond de wereld, de Whitbreadcup, zal deelnemen. Over die nieuwe boot geraakt Staf Versluys niet uitgepraat.

De Bredenaar: „Het schip zal een lengte van 17 meter hebben, en uit licht metaal worden vervaardigd, zoals reeds uitgetest op de trimaran „Coltmar".

Het schip zal bovendien voorzien worden van een heel speciale kiel, waarvan alles geheim blijft. Het wordt een sterk en vooral een licht schip, speciaal getekend en gebouwd om snel voor de wind te varen.

De boot moet in het najaar klaar zijn, zodat Versluys met zijn 7-koppige bemanning nog de tijd zal krijgen om hard te trainen en meteen het schip te leren kennen.
Versluys, die in 1982, in die race rond de wereld vijftiende op dertig deelnemers eindigde, maakt er geen geheim van, dat hij inderdaad mikt op een zege in de D-kategorie.

Tussendoor zal hij nog deelnemen aan een ganse reeks van kleinere zeilwedstrijden, kwestie van het kompetitieritme gaaf te houden".

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is vanaf heden te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

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**

Steun het Nieuwbouwfonds van het KONINKLIJK WERK IBIS
prk 000-0207440-54

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN 1984

☆ **Boomkorvisserij blijft aan belang winnen**
☆ **Zijtrawlers nemen verder af**
☆ **Schaarse garnaal werd duur verkocht**

Door de Dienst voor de zeevisserij te Oostende werd zopas een jaaroverzicht vrij gegeven in verband met de resultaten die tijdens het voorbije jaar in de zeevisserij geboekt werden.

In dit rapport wordt achtereenvolgens een analyse gemaakt van de aanvoer, de aanvoerwaarde, de prijzen, de hoeveelheid opgehouden vis, de aanvoer in vreemde havens en uiteindelijk de resultaten.

Summier samengevat kan gesteld worden dat de bokkenvisserij de meest belangrijke visserij is en nog steeds aan belang toeneemt, dat daar tegen de plankenvisserij verder afneemt, dat er in het voorbije jaar minder spanvisserij werd bedreven en dat ook de haringvisserij niet zo'n beste tijden mee maakte.

Tenslotte dient ook vastgesteld dat de garnaalvisserij minder intens werd bedreven tengevole van minder garnaal in onze kustwateren.

Onderstaand nu het jaarverslag van de Dienst voor Zeevisserij.

AANVOER

Gedurende 1983 slaagden de Belgische vissersvaartuigen erin 37.733 ton visserijprodukten aan te landen in de 3 nationale havens, d.i. 1.182 ton of 3% minder dan in 1982. Kenmerkend was de meeraanvoer van demersale vis van ongeveer 3.000 ton, doch deze was ontoereikend om de felle aanvoerdepressie van pelagische vis van nagenoeg 4.000 ton te neutraliseren.

a) pelagische vis

De aan wal gezette hoeveelheden pelagische vis krompen met 38% en namen af van 10.029 ton tot 6.188 ton. Deze vangstinzinking situeerde zich hoofdzakelijk in het eerste semester, waar men slechts 1.498 ton pelagische vis wist te verschalken tegenover 4.678 ton 't jaar voordien, d.i. 3.180 ton minder. Het stormachtige weer in januari en februari en het één maand vroeger afsluiten van het haringseizoen zijn hier niet vreemd aan.

b. schaal- en weekdieren

De produktie van schaal- en weekdieren verminderde met 150 ton tot 2.870 ton (- 5%) maar bleef toch noch 7,6% van de totale aanvoer vertegenwoordigen. Na het extreem goede garnaaljaar 1982 met een aanvoer van 1.410 ton zal het niemand verwonderen dat 1983 een aanvoerdaling bracht, doch dat de aanvoer met 755 ton (of -54%) zou teruglopen tot 653 ton, nog ruim 150 ton beneden het lage aanvoerniveau van 1981 had wellicht niemand verwacht. Daarentegen verbeterde de aanvoer van Noorse kreeftjes met 176 ton (+ 31%) en bereikte zo met 633 ton het garnaalaanvoerniveau.

Opmerkenswaardig was het groeiend belang van de inktvis en Sint-Jacobs-schelpenaanlandingen die res. 307 ton (+ 191 ton) en 587 (+ 197 ton) omvatten. De aanvoer van kab en wulken bedroeg resp. 218 ton en 451 ton.

c. demersale vis

De vangsten van demersale vis 28.674 ton (+ 11%) kenden met een meeraanvoer van 2.810 ton een duidelijke herstel, en vertegenwoordigden zo 70% van de totale visaanvoer.

Uitzondering op de algemene aanvoertoename voor de meest demersale species vormde evenwel de tong, de dure platvis, waarvan de aanlandingen met 7% of 264 ton terugvielen op het aanbodpeil van de jaren 1979, 1980 en 1981, nl. 3.336 ton. Ruim 200 ton van de aanvoerafname werd verklaard door de geringere aanvoer van de kleine tongklassen 6 en 7.

Daarnaast bleven de aan wal gezette hoeveelheden kabeljauw en schelvis eerder aan de lage kant. De kabeljauwaanvoerinzinking van 1.850 ton die 1982 tekende, werd slechts voor 10% hersteld in 1983 zodat de kabeljauwaanlandingen 6.112 ton bedroegen. Gedurende 1978, het uitzonderlijke kabeljauwjaar, werd nog ruim 15.000 ton kabeljauw aangeland.

Het lichte herstel in de kabeljauwaanvoer (+ 3%) was vooral te danken aan de betere vangsten van gul (kleine kabeljauw behorende tot de klassen 1-2-3 verder afnamen tot 2.230 ton (– 366 ton). Eveneens bij de schelvis was de aanvoerverschuiving van de grote naar de kleine maten (totten) opvallend.

Het scholaanbod steeg sinds 1978 jaarlijks met 500 ton. Zoals door de biologen voorspeld, werd in 1983 die aanvoertoename nog ruim overtroffen zodat de aanvoer 6.564 ton bereikte. Het grotere vangstvolume werd hoofdzakelijk in de grote sorteringen teruggevonden, nl. het scholaanbod per grootte klasse 1-2-3-4 bedroeg resp. 1.551 ton (+ 43%), 1.244 ton (+ 18%), 2.136 ton (+ 1%) en 1.633 ton (+ 4%).

De gestadig aan belang winnende aanvoer van zeeduivel, ook hozemondhammen of staartvis genoemd, omvatte in 1981 slechts 318 ton en bereikte in 1983, na een jaarlijkse verhoging van ruim 200 ton, 739 ton.

Opmerkenswaardig bij rangschikking van de demersale soorten naar aanvoerkwantiteit is dat de schol met 6.564 ton op de eerste plaats komt en zo de kabeljauw met 6.112 ton de loef afsteekt, gevolgd door tong en wijting met 3.336 ton en 2.661 ton. Deze 4 soorten vertegenwoordigen samen twee derden van de totale demersale visaanvoer!

d) per haven

Zowel in Zeebrugge als Oostende verhoogden de aanlandingsvolumes van demersale vis reps. tot 14.703 ton (+ 1.233 ton) en 12.842 ton (+ 1.615 ton). Doch tengevolge van de gevoelige aanvoerafname van pelagische vis in Oostende resulteerde de totale aanvoer in een afname van ongeveer 1.800 ton, terwijl in Zeebrugge met een aanvoer van 17.025 ton, nog een totale positieve evolutie genoteerd werd van 852 ton. In de Nieuwpoortse vismijn liep het aanbod met 240 ton terug tot 1.250 ton.

Oostende bleef met 19.458 ton of 51,6% van de totale aanvoer de eerste vissershaven qua aanvoer, gevolgd door Zeebrugge en Nieuwpoort met resp. 45,1% en 3,3% van de aanvoer.

AANVOERWAARDE

Ofschoon de aanvoer in eigen havens terugliep, klom de totale aanvoerwaarde met 164 miljoen B.fr. (of + 7,6%) tot 2.318 miljoen B.fr. De belangrijkste soorten op 't vlak van de aanvoerwaarde waren resp. tong (719,1 miljoen fr.), kabeljauw (309,4 miljoen fr.), schol (285,8 miljoen fr.), zeeduivel (130,3 miljoen fr.), noorse kreeft (81,5 miljoen fr.), (haring 78,2 miljoen fr.), roggen (74,3 miljoen fr.), tongschar (73 miljoen fr.), tarbot (63,8 miljoen fr.) en griet (63 miljoen fr.).

(Vervolg volgende blz.)



a) demersale vis

De besomming van bodemvis aangeland in Belgische havens groeide met 177 miljoen B.fr. aan (+ 10%), overschreed de kaap van 2 miljard B.fr. en omvatte met 3/4 van de totale aanvoer ter waarde van 2.023 miljoen B.fr., het leeuwenaandeel nl. 87% van de totale besomming. Voor de meeste demersale soorten werden slechts geringe prijstoenames genoteerd, zodat de evolutie van de waarde vrij parallel verliep met de aanvoer.

Opmerkenswaardig was de flinke prijstoename voor schol, die gepaard met een belangrijke aanvoertoename resulteerde in een met 85 miljoen B.fr. stijgende besomming en nagenoeg de aanvoerwaarde van de niet-IJslande kabeljauw van 300 miljoen B.fr. evenaarde. Grosso modo kan men stellen dat de scholaanvoerwaarde in 2 jaar tijd bijna verdubbelde.

Gelukkig voor de boomkorvaartuigen die het vooral van de tong en schol moeten hebben dat de scholbesommingstoename er was ter neutralisatie van de minderopbrengst aan dure tong, (– 95 miljoen B.fr. of – 12%) die voortvloeide uit een minder aanvoer verzwaard met een dalende prijs. Toch bleef de tongopbrengst met 719 miljoen B.fr. nog goed voor 31% van de totale aanvoerwaarde, waar deze gedurende 1982 nog 38% van de aanvoerwaarde vertegenwoordigde.

Zowel de aanvoer als de gemiddelde prijs van zeeduivel verbeterden resp. met 42% en 14%, zodanig dat beide faktoren resulteerden in een besomming van zeeduivel ten bedrage van 130 miljoen B.fr., hetzij ruim 50 miljoen B.fr. (of + 63%) meer dan in 1982. De zeeduivel werd in 1983 dan ook de 4e belangrijkste soort. Daartegenover stond in 1981 een besomming van nog geen 50 miljoen B.fr.

b) pelagische vis en schaal- en weekdieren

Een gemiddeld 12% hogere prijs voor de pelagische soorten had nauwelijks een verzachtend effekt op de fikse vangstafname van 3.860 ton (of – 38%), met een besommingsreductie van 36 miljoen B.fr. als gevolg.

Het totaal van de schaal- en weekdieren werd in de vismijn verhandeld voor de totale som van 214 miljoen B.fr., dit was een meerwaarde van 23 miljoen B.fr. of + 9%. Binnen deze groep zijn er echter ook grote verschuivingen vast te stellen, nl. de buitengewone schaarse vangsten van garnaal met een ruimschoots gehalveerd aanbod als gevolg, konden door een prijstoename van 75% voor een groot stuk worden opgevangen zodat de besomming terugliep tot 76,6 miljoen B.fr. en de afname beperkt bleef tot 18 miljoen B.fr. (– 19%).

De kreeftenvissers, die hun netten in de kreefteput uitvieren op Noorse kreeftjes, kenden een goede beurt. De vangsten van langoustines namen met ruim één derde toe gepaard met een constante prijs zodat de geldelijke opbrengst met 23 miljoen B.fr. opklom tot 81,5 miljoen B.fr. en zo boven de garnaalbesomming uitsteeg.

De waarde van de overige schaal- en weekdieren verbeterde eveneens met 18 miljoen B.fr. tot 56 miljoen B.fr. De prijzen voor de Sint-Jakobsschelpen, inktvis en wulken bleven nagenoeg ongewijzigd zodat de aanvoerwaarde lineair in functie van de aanvoer wijzigde.

De resp. besommingen bedroegen 22,4 miljoen B.fr. (+ 50%); 14,0 miljoen B.fr. (+ 175%) en 12,8 miljoen B.fr. (0%).

c. per haven

In Zeebrugge werd voor 1.345 miljoen B.fr. (+ 8%) gemijnd tegenover 890 miljoen B.fr. (+ 7%) in Oostende en 83 miljoen B.fr. (+ 1%) in Nieuwpoort. Zeebrugge komt hierdoor op de eerste plaats (met 58,0%) qua aanvoerwaarde, gevolgd door Oostende en Nieuwpoort, resp. met 38,4% en 3,6% van de aanvoerwaarde.

PRIJZEN

De algemene gemiddelde prijs (G.P.) voor visserijprodukten is met 11% toegenomen tot 61,4 fr./kg. Deze prijstoename is nagenoeg uitsluitend het gevolg van een gewijzigde verhouding in de aangeboden soorten. Namelijk het marktaandeel van relatief goedkope pelagische soorten (± 13 fr./kg.) t.o.v. relatief waardevolle demersale soorten en schaal- en weekdieren van resp. 70 en 75 fr./kg. nam qua aanvoerhoeveelheid af van 26% in 1982 tot 16% van de totale aanvoer in 1983.

Wanneer de evoluties van de gemiddelde prijzen werden nagegaan, dan is algemeen gezien de prijsstagnatie voor de demersale soorten en in 't bijzonder voor de rondvissen treffend. De 2 belangrijkste platvissen nl. tong en schol vormen een uitzondering op die algemene regel. De scholmarkt kende ondanks het flinke meeraanbod een vlot verloop gepaard met stijgende prijzen. Gemiddeld haalde de schol een prijs van 43,5 fr./kg., d.i. 9 fr./kg. of + 26% meer dan in 1982. De gemiddelde prijs per scholgrootteklasse 1-2-3-4 bedroeg resp. in fr./kg. 44, 47, 47 en 36.

De edele platvis, tong, werd, niettegenstaande de aanvoerdaling gemiddeld aan een lagere prijs verhandeld, nl. 216 fr./kg. (- 10 fr./kg.). Doch binnen de grootteklassen zijn er verdere prijsdifferentiaties waarneembaar. Waar gedurende 1981 de duurste tongen per gewichtseenheid onder de sorteringen 3 en 4 dienden gezocht te worden bevonden de duurste zich in 1982 in de klassen 2 en 3 terwijl in 1983 de grootste tongen 1 en 2 de beste prijzen haalden.

EVOLUTIE VAN DE TONGPRIJS PER GROOTTEKLASSE

tong-klassen	1982 prijs in B.fr./kg.	1982 afwijking t.o.v. gemiddelde in B.fr./kg.	1983 prijs in B.fr./kg.	1983 afwijking t.o.v. gemiddelde in B.fr./kg.	evolutie t.o.v. 1982 in B.fr./kg.	evolutie t.o.v. 1982 %
1	247,2	+ 21,3	256,3	+ 40,7	+ 9,1	+ 4
2	322,8	+ 96,9	274,3	+ 58,7	– 46,5	– 15
3	305,4	+ 79,5	235,2	+ 19,6	– 70,2	– 23
4	237,3	+ 11,4	210,3	– 5,3	– 27,0	– 11
5	175,2	– 50,7	177,8	– 37,8	+ 2,6	+ 1
6	139,3	– 86,6	159,6	– 56,0	+ 20,3	+ 15
7	120,9	– 105,5	146,2	– 69,4	+ 25,3	+ 21
gemiddelde	225,9		215,6		– 10,3	– 5

De grote tongen gesorteerd onder klasse 1 werden nog duurder betaald dan in 1982, terwijl voor de tongen van klasse 2-3-4 fikse prijsdalingen werden geïnkasseerd, zo daalde de waarde van de tong behorende tot klasse 3 met 70 fr./kg. tot 235 fr./kg. Voor de tongjes behorende tot de sorteringen 6 en 7 werd daarentegen een meerwaarde gehaald. Algemeen mag men stellen dat de dure tongen goedkoper werden terwijl de goedkope tongen duurder werden.

De gemiddelde kabeljauwprijs bleef nagenoeg 50 fr./kg. Toch mijnde men de grotere kabeljauw behorende tot de klassen 1-2-3 gemiddeld voor 75 fr./kg., 70 fr./kg. en 62 fr./kg. zodat hier in feite sprake was van een prijstoename van ± 6 fr./kg. Deze meerprijs werd gebufferd door de meeraanvoer van kleinere goedkopere kabeljauw (gul) behorende tot de klasse 4 en 5, die aan stagnerende prijzen resp. 51 fr./kg. en 37 fr./kg. werden verhandeld. De prijzen van tarbot, griet en zeeduivel bedroegen resp. 277 fr./kg., 180 fr./kg. en 176 fr./kg.

De schaal- en weekdieren werden gemiddeld verhandeld voor 75 fr./kg. (+ 12 fr./kg.). Deze prijsstijging was vooral toe te schrijven aan de met 75% toegenomen garnaalprijs, die toch 117 B.fr. bereikte en daarmee dicht bij de 129 fr./kg., nl. de waarde van de langoustines kwam, waarvan de aanvoer met 1/3 steeg.

De gemiddelde visprijs per aanvoerhaven varieert enorm, en is 't gevolg van het verschillend soortenassortiment. Zo is de G.P. in Oostende 46 fr./kg. tengevolge de massale pelagische visaanvoer lager dan in Zeebrugge 79 fr./kg. waar de bulk van de tongvangsten worden vermarkt. Nieuwpoort ligt met 67 fr./kg. tussenbeide.

OPGEHOUDEN VIS

Eveneens in 1983 werd er weinig vis tengevolge slechte prijsvorming aan de markt onttrokken. Slechts 1.649 ton (- 32 ton) vis haalde de minimumprijs niet, hetzij 4,4% van de totale aanvoer. De doordraai bestond voor 767 ton (47%) uit pelagische vis, zijnde 12,4% van de aanvoer van pelagische vis. In 1982 werd nagenoeg evenveel pelagische vis ter interventie aangeboden, doch daar de totale aanvoer toen veel massaler was, betekende dit toen slechts 7,6% van de aanvoer.

De marktinterventie voor demersale vis daalde verder van 919 ton naar 882 ton. De doordraai van schol evolueerde zeer gunstig (- 376 ton), waar in 1982 nog 451 ton schol of 7,7% van de aanvoer ter destructie werd afgevoerd was dit in 1983 nog amper 75 ton of 1,1% van de aanvoer. Gedurende de periode januari-apil, seizoen van de magere kuitzieke schol werd er 53 ton of 2,5% van de aanvoer opgehouden tegenover 0,5% van het aanbod van de rest van het jaar. De hoeveelheden wijting die de bodemprijs niet haalden namen echter toe van 182 ton of 9% van de aanvoer in 1982 tot 356 ton of 13% van de aanvoer in 1983. Eveneens de doordraai van schelvis nam met ruim 100 ton toe tot 186 ton of 18% van de aanvoer. De destructie van hondshaai en doornhaai bereikte resp. 12% en 10% van de aanvoer.

VREEMDE HAVENS

Volgens de thans beschikbare gegevens werd in 1983 voor 310 miljoen B.fr. besomd in vreem-

(Vervolg volgende blz.)

de havens. Dit is ongeveer 120 miljoen B.fr. meer dan gedurende 1982. Opvallend was het weer in trek komen van de Schotse haven Aberdeen. Veel Belgische boomkorvaartuigen verkochten er hun vangsten die hoofdzakelijk uit schol bestonden.

VISSERIJRESULTATEN

De aanvoer in Belgische havens van 37.733 ton visserijprodukten, ter waarde van 2,32 miljard B.fr., werd verwezenlijkt door 210 Belgische vissersvaartuigen in 11.250 reizen (- 1,3%) en 35.588 zeedagen (+ 0,5%). Het gemiddelde vangstvolume per zeedag liep met 1 benne terug tot 21 bennen. De besomming per zeedag, een betere rentabiliteitsparameter, klom van 60.800 B.fr. tot 65.100 B.fr., hetzij een toename van 7%.

De **boomkor**visserij, de door Belgische vissers meest beoefende visserijmethode blijft aan belang winnen. Niettegenstaande de grotere boomkorvaartuigen meer aanlandden in vreemde havens, werd in de Belgische havens de helft van het totale aanbod door deze bokkentreilers aangevoerd. De aanlandingen van de boomkorvloot namen nagenoeg met 3.000 ton toe tot 19.045 ton (+ 18%). Deze meervangst werd enerzijds verklaard door de intensievere toepassing van deze visserijtechniek nl. 157 vaartuigen, waaronder enkele nieuwe grotere eenheden, die tesamen ± 900 zeedagen (+ 5%) meer op hun actief hadden en anderzijds door een omvangrijke vangst die bijna 1 ton per zeedag bereikte (+ 12%), tegenover 870 kg. per zeedag in 1982. Doch de vangst bestond gemiddeld uit minder dure soorten, nl. relatief minder tong en meer schol, zodanig dat de besomming per zeedag met + 6% in geringere mate steeg tot **79.400 fr./z.d. De totale aanvoerwaarde van deze sector omvatte echter 1.548 miljoen B.fr. (**+ 162 miljoen B.fr. of + 12%).

Gedurende 1983 werd er minder in **span** gevist, nl. 3.128 zeedagen (- 10,5%). De 3 groepen spanvisserij nl. het pelagisch span op haring, en het demersale span op kabeljauw waarvan zowel de grotere als de kleinere vaartuigen elk ongeveer 1.000 zeedagen of 3% van het totaal realiseerden. Opmerkenswaardig is dat de kleinere vaartuigen (194 p.k., 44 BT) die voor de kust in span vissen op kabeljauw en vooral 1 dagreis maken 1.055 kg. aanvoeren per zeedag, dat is slechts weinig minder (- 15%) dan de grotere éénheden (369 p.k., 102 BT) die reizen van 10 à 12 dagen maken, daarbij komt nog dat bij de ééndagsreizen een verser produkt op de markt wordt gezet zodat er hogere prijzen worden gehaald zodat de besommingen per zeedag zeer dicht bij elkaar komen te liggen nl. 45.500 fr.

In de **spanvisserij** op **haring**, een typische seizoenvisserij nl. oktober-maart haalde men echter besommingen per zeedag die 90.300 fr. of het tweevoud bedroegen in vergelijking met de span op kabeljauw. De beste opbrengsten per zeedag nl. 130.000 fr. werden behaald in de aanvang van het haringseizoen nl. oktober, de periode van de vette volle haring. De spanvissers op kabeljauw gedurende de zomer (relatief grotere p.k. en BT) maakten hun jaar goed in de haringvisserij. De haringkoppels (32 vaartuigen), ± 376 p.k. en ± 102 BT) brachten veruit de grootste vangsten aan wal per zeedag nl. 6.127 kg. De totale aanvoer beliep 6.348 ton hetzij 17% van de totale aanvoer ter waarde van 94 miljoen B.fr. of 4% van de totale aanvoerwaarde.

Gedurende 1983 werd de **garnaalvisserij** uitgedrukt in zeedagen (4.059, - 11%) minder intens beoefend, tengevolge de geringere aanwezigheid van garnaal voor onze kusten. Daarnaast liep de gemiddelde vangst van 329 kg. terug tot 182 kg. per zeedag. Gelukkig had het geringe aanbod een sterk positieve prijsinvloed tot gevolg zodat de aanvoerwaarde per zeedag slechts met 8% terugliep tot 19.600 fr. (- 8%) en toch nog 3.400 fr./ZD meer bedroeg dan in 1981, waar gemiddeld toch 200 kg. per dag werd gevangen.

De gemiddelde (officiële) gasolieprijs bedroeg in 1983 12,54 fr./., tegenover 12,84 fr./l. in 1982 wat overeenstemde met een afname van 0,30 fr./l. of - 2,4%. In de loop van 1983 evolueerde de gasolieprijs van 13,14 fr./l. verder in negatieve zin tot 11,41 fr./l. in maart om dan terug toe te nemen tot 13,59 fr./l. (+ 3,4%).

TABEL: REIZEN EN ZEEDAGEN PER VISSERIJ

visserij	vaartuigen	gewogen gemiddelde p.k.	gewogen gemiddelde B.T.	reizen		zeedagen	
borden-	85	380	112	1.014	9 %	8.999	25 %
span- op haring	32	376	102	951	8 %	1.036	3 %
span- op kabeljauw	22	369	102	88	1 %	1.014	3 %
span- op kabeljauw (kleine vaartuigen)	48	194	44	835	7 %	1.078	3 %
garnaal-	56	187	37	4.026	36 %	4.059	11 %
boomkor-	157	605	134	4.336	39 %	19.482	55 %
totaal	210 (x)	475	113	11.250	100 %	35.588	100 %

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





ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

RAAD GING VIDEOBEELDEN OVER IDENTIFICATIE VAN WRAK Z.424 „ZEEPAARD" BEKIJKEN

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart was tijdens de jongste zitting – woensdag dus – op twee fronten actief met betrekking tot de aanvang van het onderzoek inzake het vermissen met vijf opvarenden van de Z.424 „Zeepaard". Eerst werd de zitting aangevangen in de gebruikelijke gehoorzaal maar nadien verplaatsten de raadsleden zich naar de Mijnenbestrijdingsdiensten van de Zeemacht waar de videobeelden, die werden genomen door de PAP en doorgestuurd naar de scheepsbrug van de mijnenveger „Veurne", werden vertoond. Het waren die beelden die de definitieve identificatie van het wrak van het „Zeepaard" toelieten nadat eerder, door de hoogzeemijnenveger „Van Haverbeke" een wrak werd gelocaliseerd waarvan men toen aannam dat het ging om dat van de vermiste Zeebrugse treiler. Definitieve identificatie kon evenwel gerealiseerd worden aan de hand van de videobeelden van de PAP. In de Mijnenbestrijdingsdienst werd daarbij passende uitleg verstrekt door deskundigen.

Zoals gezegd ving de Raad het onderzoek naar het vergaan van de Z.424 „Zeepaard" aan in de gebruikelijke gehoorzaal. Eerst werd hoofdwaterschout der Kust Van Loo onderhoord en nadien eerste waterschout Seaux uit Zeebrugge. Beiden konden echter niet méér doen dan de eerder opgenomen processen-verbaal bevestigen. Hoofdwaterschout Van Loo gaf toch nog enige toelichting nopens het later terug gevonden vlot van het „Zeepaard". Een onderzoek heeft met name uitgewezen, dat de inventaris die normaal aan boord van een vlot aanwezig is, verdwenen was. Men kan daaruit evenwel niet afleiden of zich één of meer vermiste vissers van het „Zeepaard" zich aan boord van dit vlot hebben bevonden. Deze mogelijkheid is trouwens weinig waarschijnlijk. Vervolgens gaf eerste waterschout Seaux nog een korte uiteenzetting nopens de reddingswerken, kort nadat bleek dat het „Zeepaard" verdwenen was. Hij deed dat aan de hand van getuigenissen van schippers van andere vaartuigen die zich tijdens die rampzalige dag in de buurt van het „Zeepaard" bevonden. Nopens preciese gegevens nopens het zinken blijft men in het onzekere maar het staat vast, dat het „Zeepaard" moet gezonken zijn tussen 9.30 u. en 10.30 u. Dat blijkt aan de hand van radiokontakten die nog plaatsgrepen tussen schipper Vandierendonck van het „Zeepaard" en de bevelvoerders van de andere treilers die samen gingen schuilen voor de hevige storm. De Raad beslist niettemin toch een drietal schippers, die zich op het ogenblik van de ramp in de nabijheid bevonden, te onderhoren waarop rijkskommissaris Carly zijn advies zal uitspreken.

HET VERGAAN VAN DE Z.209 „ONEDIN"

Inzake het vergaan van de Z.209 „Onedin" op 6 november 1982 sprak rijkskommissaris Carly zijn advies uit. Daaruit blijkt, dat het vaartuig moet zijn gezonken ingevolge een lek in de machinekamer maar de oorzaken van dat lek zullen wel altijd een raadsel blijven. Noch schipper Goossens noch één der opvarenden konden inderdaad die oorzaak opsporen maar er wordt aangenomen dat een defecte filter of de leiding daartoe de oorzaak kunnen zijn. Rijkskommissaris Carly is daarom van oordeel dat noch tegen schipper Goossens noch tegen een der opvarenden beroepsfouten kunnen weerhouden. Iedereen wordt derhalve buiten zaak gesteld. In de marge van deze gebeurtenissen pikt rijkskommissaris Carly evenwel nog eens in op de gedragingen van schipper Lammens Etienne, die zich met zijn vaartuig, de Z.402, in de onmiddellijke omgeving van het rampgebied bevond. Schipper Goossens van de Z.209 had, bij het vaststellen van het lek, radiokontakt opgenomen met de Z.402 maar de wachtsman van dit vaartuig zegde dat er niet ter hulp zou gekomen worden omdat men eerst nog... anderhalf uur ging verder vissen. Pas nadat dit was gebeurd, kwam de Z.402 in de buurt van de zinkende Z.209 maar er werd geen enkele actie ondernomen om ter hulp te snellen, zogezegd omdat wegens de slechte weersomstandigheden niets kon ondernomen worden. Dat houdt in dat de bemanning van de Z.209 gedurende twee en half uur in het vlot heeft moeten rondzwalpen, terwijl de Z.402 anderhalf uur ter plekke was. Ook de bewering dat schipper Lammens bevel had gekregen van de bevelvoerder van de Nederlandse duikboor Tijgerhaai, die ter plaatse was gekomen, om niets te ondernemen, strookt niet met de werkelijkheid. Rijkskommissaris Carly heeft die bewering nagetrokken bij de Nederlandse Marine en kreeg daar te horen dat zo'n bevel helemaal niet werd gegeven. Trouwens, aan de onderhoren van de opvarenden van de Z.209 viel uit te maken, dat die mensen de indruk hadden dat zij door de bemanning van de Z.402 aan hun lot werden overgelaten.

GEBRUIK VAN TWEEDEHANDSMATERIAAL IS GEVAARLIJK

Vervolgens werd een advies uitgesproken inzake het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.507 „Breughel"; ongeval dat gelukkig geen blijvende letsels had voor matroos Callebout Patrick. De feiten gebeurden op 8 mei 1982 toen men de stuurboordboel wilde zakken. Op een gegeven moment is een ketting geknapt en kreeg Callebout deze in het gelaat. Hierdoor liep hij kneuzingen op. Uit het onderzoek is gebleken dat de bewuste ketting – al beweerde de schipper het anders – niet nieuw was en bovendien van tweedehandskwaliteit. Wat het helemaal erg maakt is, dat deze kettingen niet geschikt zijn voor handelingen zoals hierboven omschreven. Het gaat hier om afgekeurde kettingen die bestemd waren voor werkzaamheden in de koolmijnen. Dergelijke kettingen kunnen tegen een zacht prijsje – driemaal goedkoper dan degelijk materiaal – aangeschaft worden maar deze dienen dan helemaal niet voor essentiële handelingen aan boord van vissersvaartuigen. Trouwens was de schipper van de Z.507 daar van op de hoogte. Rijkskommissaris Carly oordeelt in zijn advies, dat het hier gaat om een laakbare daad maar dat er verder geen beroepsfouten kunnen weerhouden worden, noch tegen de schipper noch tegen de opvarenden.

ANKER EN ANKERKETTING VAN PLEZIERVAARTUIG OVERVAREN DOOR GARNAALTREILER

Een vordering werd uitgesproken inzake het overvaren, door de garnaaltreiler O.20 „Goewind", van het anker en ankerketting van het pleziervaartuig „Christiane". De feiten deden zich voor op 9 november van vorig jaar toen de „Goewind" de garnaalvisserij bedreef in de buurt van de „Christiane". Op een bepaald moment is de „Goewind" dermate dicht genaderd dat anker en ankerketting werden opgevist en het vaartuigje zelfs een eind werd meegetrokken. Om erger te voorkomen, heeft de opvarende van de „Christiane" het zaakje dan maar gekapt. In zijn vordering oordeelt rijkskommissaris Carly dat de „Goewind" foutief handelde door zo dicht bij de „Christiane" te naderen; bovendien wilde schipper Mylle de Raad enkele fabeltjes verkopen maar die gingen niet op. Schipper Mylle wordt er van verdacht geen goede uitkijk te hebben gehouden en bovendien niet tijdig te hebben uitgeweken. Bovendien is de bewering van schipper Mylle dat hij niet tussendoor het scheepje en het strand kon maneuvreren wegens de geringe diepte ook al niet juist. Er was voldoende diepte om in dat gebied te varen. Daarom wordt tegen schipper Mylle een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende drie dagen gevorderd.

AANVARING TUSSEN Z.319 „PHILADELPHIA" EN SLEEP-HOPPER-ZUIGER „PACIFIC"

Een laatste vordering werd tenslotte gehouden inzake de aanvaring die zich in maart 1982 voordeed tussen de treiler Z.319 „Philadelphia" en de sleep-hopper-zuiger "Pacific". In zijn uiteenzetting komt rijkskommissaris Carly tot de konklusie dat de oorzaak voor die aanvaring uitsluitend dient gezocht in een foutieve navigatie van de schipper van de treiler, met name schipper Ackx Roger. Volgens de rijkskommissaris had de „Philadelphia" achter de „Pacific" door moeten varen. Bovendien, zo zegt rijkskommissaris Carly, heeft schipper Ackx, enkele verklaringen afgelegd in verband met een tendensieus onderhoor door de Zeevaartpolitie. Volgens schipper Ackx werd hij zelf tamelijk fel op de korrel genoemen door de ambtenaren van de Zeevaartpolitie terwijl de ondervraging van de opvarenden van de „Pacific" meer leek op een gezellig onderonsje. Dergelijke beweringen zijn onjuist, beweert rijkskommissaris Carly, nadat hij terzake zelf een onderzoek heeft ingesteld.

Wat nu de vordering betreft: de foute koers die schipper Ackx zijn vaartuig liet lopen moet volgens rijkskommissaris Carly een schorsing van 7 dagen kosten. De Raad zal in een volgende zitting uitspraak doen.

(Vervolg volgende blz.)

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

GEEN BEROEPSFOUTEN INZAKE VERGAAN VAN N.710 „TRACY"

Tot slot werden nog twee arresten geveld; een eerste geval betrof het vergaan van de N.710 „Tracy" waarbij gelukkig geen slachtoffers te betreuren vielen. Terzake komt de Raad tot volgende konklusie:

Men heeft niet met zekerheid de oorzaak kunnen bepalen van het binnenstromen van het water in de machinekamer waardoor het schip tot zinken werd gebracht. Nochtans kan vermoed worden dat het binnendringen van het water te wijten was aan het loskomen van de stoppingen tussen de naden toen het houten schip, gebouwd te Oostende in 1957, bij de terugreis moest optornen tegen de krachtige golven van een onstuimige zee tijdens de zware storm. Het bewijs werd niet geleverd dat de schipper bij het vertrek wist of moest weten dat zijn schip niet voldeed aan de normale eisen van zeewaardigheid en hij nalatig was bij het treffen van de vereiste maatregelen om deze zeewaardigheid te verzekeren. De juiste oorzaak van het uitvallen van de pompen kon niet vastgesteld worden. Het is evenmin bewezen dat de schipper ontijdig zijn schip verliet. Het schip bleef weliswaar nog geruime tijd drijven maar het water steeg voortdurend en het was zeker te vrezen dat mensenlevens ernstig in gevaar zouden komen indien geen gebruik gemaakt werd van de helicopter, die niet langer ter plaatse kon blijven daar hij nog slechts over voldoende brandstof beschikte om zijn basis te bereiken. Het feit dat het schip nog verschillende uren bleef drijven nadat het door zijn bemanning was verlaten moet aan een toevallige omstandigheid worden toegeschreven (mogelijk luchtzakken in de houten constructie).

Tenslotte kon ingevolge de zware storm de „Tracy" niet gered worden door de schepen, die naar hem toe waren gevaren. Om die redenen beslist de Raad dat noch tegen schipper Gonzales Wilfried noch tegen de andere opvarenden beroepsfouten kunnen weerhouden worden.

GEVAARLIJKE MANEUVERS DOOR ZEEBRUGSE TREILER

Tot slot werd ook nog een arrest geveld inzake de scheve koers die de Z.427 „Roeland" liep en waardoor schipper Serie Frans en wachtsman De Graeve Freddy zich moesten verantwoorden.

Toen op 8 april 1982, omstreeks 18.40 u., het Tunesische m.s. „S'HIB" langs het „Scheur" richting Oost voer werd zijn koers afgesneden door de Z.427 niettegenstaande verschillende aandachtseinen gegeven waren door de „S'HIB".

Een aanvaring kon slechts voorkomen worden door een stopmaneuver van het koopvaardijschip. Schipper Serie was van wacht maar droeg het roer over aan matroos De Graeve om in de kaartenkamer de bestellingen op te tekenen van cola, sigaretten, enz. Kapitein en loods van het „S'HIB" dienden klacht in wegens het gevaarlijk maneuver van de Z.427.

* * *

Het onreglementair en gevaarlijk maneuver is voldoende bewezen door de klachten van de kapitein en de loods van de „S'HIB". Schipper en wachtdoende matroos erkenden overigens dat door hun maneuver een gevaar voor aanvaring was ontstaan en dat de Z.427 een hard bakboordmaneuver moest uitvoeren om de aanvaring te vermijden. Het staat vast dat de „S'HIB" tijdig had moeten opgemerkt worden indien aan boord van het vissersvaartuig behoorlijk uitgekeken ware geweest. De aandacht van schipper en matroos werd echter klaarblijkelijk volledig opgeëist door de uit te voeren bestellingen. Deze gedraging was des te erger daar de Z.427 zich bevond in een druk vaarwater waar zeer oplettend moest uitgekeken worden om ernstige ongevallen te voorkomen.

Het onderzoek heeft volgende fouten bewezen:
1. gebrek aan behoorlijke uitkijk in hoofde van beide betrokkenen;
2. het onreglementair kruisen van de „S'HIB" door beide betrokkenen;
3. indien het „Scheur" geen nauw vaarwater was, niet tijdig geweken te zijn voor de „S'HIB", die zich aan stuurboordzijde bevond;
4. gebrek aan goede zeemanschap in hoofde van de schipper door bij het oversteken van een druk bevaren vaarwater de wacht over te dragen aan een matroos.

Tegen betrokkenen worden volgende sancties uitgesproken:
– legt Serie Frans, Gustaaf, houder van het brevet van schipper kustvisserij, de tuchtmaatregel op van de schorsing van zijn brevet gedurende een periode van 5 dagen en verbiedt hem gedurende deze periode te varen als schipper op een Belgisch vissersvaartuig;
– legt De Graeve Freddy, Albert, houder van het diploma van aspirant schipper ter visserij, de tuchtmaatregel op van de schorsing van zijn diploma gedurende een periode van 2 dagen en verbiedt hem gedurende deze periode als wachtoverste op te treden.

LERING

Uit de feiten blijkt nogmaals de noodzaak steeds en permanent een goede uitkijk te houden buiten elke andere bezigheid om. Enkel dan is het mogelijk ruim en bijtijds de nodige maatregelen te treffen om eventuele aanvaringen of gevaar voor aanvaringen te vermijden.

Dit is des te meer het geval in de nabijheid van havens en bij het bevaren of kruisen van nauwe vaarwaters die druk bevaren worden zoals in casu het „Scheur".

Het goed zeemansgebruik gebiedt dat in de nabijheid van havens of druk bevaren scheepvaartwegen de schippers persoonlijk de navigatie van hun vaartuig waarnemen omdat zij het best geschikt zijn om soms vlugge beslissingen te treffen terzake om hun schip en zijn opvarenden veilig in de thuishaven te brengen wat steeds hun primordiale taak is en zal blijven.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het
KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

NOTARIELE AANKONDIGINGEN

Kantoor van de Notaris
ROBERT VRIELYNCK
te Brugge - Sint Kruis
Prins Leopoldstraat 2 - tel. (050) 35 50 22

♦

VRIJWILLIGE OPENBARE VERKOPING van

Zeer mooie HALF-COTTAGE

te Knokke-Heist 2, Ramskapelle, Aaishove 5, sie B nr. 58/X
groot 458 m2 - K.I.: 42.700 fr.

Omvattende:
Gelijkvloers: grote living met terras, inkom, hall, WC met lavabo, ingerichte keuken, garage, aangelegde tuin, tuinhuisje.
Eerste verdieping: hall, bureel, drie slaapkamers, ingerichte badkamer.
Tweede verdieping: zolder.
Voorzien van elektriciteit, stadswater, centrale verwarming op mazout, voltapijt, open haard in living.
Aangesloten op TV-distributie en telefoon.
VRIJ MET DE GELDTELLING.

TE BEZICHTIGEN: woensdag en zaterdag van 14-16 uur.

ENIGE ZITDAG:
WOENSDAG 28 MAART 1984
te 15 uur in Café Hespekotje te Knokke-Heist, Ramskapelle, Heistlaan 384.

Alle inlichtingen ten kantore.

TE KOOP

mooie studio te De Haan, Koninklijke baan 28, vierde verdieping aan de zonnekant.
Bevat hall, badkamer, wc en grote plaats met ingebouwde keuken.

Voor inl. bellen tussen 9 en 17 u. tel. 059/32.16.89.

ALGEMENE VERGADERING HAND IN HAND OOSTENDE

Heden zondag 18 maart, heeft te 10.30 uur in de Kleine Beurs ter St. Petrus Paulusplein, de statutaire algemene vergadering plaats van de leden, waar benevens de werking van de maatschappij, door de heer Vandenberghe een uiteenzetting zal gegeven worden over de bescherming van de 12-mijlszone, wat men verstaat door Eurokotters en op welke wijze jonge vissers en kustvissersreders kunnen genieten van fondsen bij het bouwen van nieuwe vaartuigen en het zich aanschaffen van moderniserende apparaten.

Daar omtrent deze aangelegenheid veel verschillende versies bestaan, zal deze uiteenzetting voor velen van groot nut zijn en worden alle leden aangespoord deze vergadering bij te wonen.

BRIEVENBUS

IS OOSTENDSE VISSERIJREGLEMENT WEL TOEPASSELIJK OP IEDEREEN ?

Mijne Heren,

Zoals men weet mag er geen enkele wagen zich tijdens de afslag bevinden, noch toegang krijgen in de ruimte tussen de afslag en de eerste rij pakhuizen.

Thans komt men ons mede delen, dat dit niet voor elkeen is. Men wijst er op dat een zekere firma „Snoeck" die forellen uit de Voerstreek levert aan één der eerste pakhuizen in betrokken ruimte, dit wel doet tijdens de afslag en zich boven het visserijreglement stelt! Het is dan nog die fameuze firma uit de Voeren, die destijds geschoten heeft op Vlamingen, maar toch graag zijn vis er aan verkoopt.

We weten niet of deze firma hiervoor een speciale toelating en/of tegemoetkoming kreeg, maar volgens ons moet het reglement voor elkeen gelden, ook zowel vooraan als achteraan en/of in het midden van de eerste mijn. Het is niet omdat slechts 15 of 20 meter ver moet zijn, dat men de ogen moet sluiten.

Verscheidene pakhuisbezitters gaan dan ook met deze uitzondering niet akkoord en verzochten ons de tolk hiervan te zijn door het niet-toepassen van het reglement aan te klagen. We zien ons dan ook verplicht te vragen waarom deze een speciale behandeling kan en mag genieten.

Nota van de redactie: Wij hebben vorige week al gewezen op de toestand in de vismijn en het gebruik van twee maten en twee gewichten.

De garnaalvissers mogen slechts om 9 uur verkopen en moeten hun vis en garnaal op een daarvoor bepaalde aangewezen plaats brengen. Volledig akkoord met die regeling!

Zij mogen deze nu ook niet meer aanvoeren met hun eigen kamionetje, hoe klein ook, maar de vroegere bennenverhuurder mag wel hun vangst in de tijhaven afhalen aan het bestuursgebouw om ze per kamionette in de vismijn naar de plaats te voeren waar men de garnaal verkoopt. Hij is immers een familielid van de havenkapitein.

Daarvoor moeten onze kustvissers niet per faktuur maar met vis of garnaal in natura betalen.

Ook dat is nog toegelaten, niettegenstaande deze vroegere bennenverhuurder daarvoor geen machtiging heeft.

In de Oostendse vissershaven is alles toegelaten en wordt alles geregeld, als het maar in het kraam van de directie past.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

Z.78 „VERTROUWEN" LOOPT VAN STAPEL

Zaterdag a.s. om 14 u. wordt op de scheepswerven De Graeve te Zeebrugge overgegaan tot de stapelloop van een nieuwe bokkentreiler, met name de Z.78 „Vertrouwen", aldaar in opbouw voor reder Amedé Vantorre die eerder eigenaar was van de Z.98 „Op Hoop van Zegen". Dit vaartuig werd nadien verkocht aan reder Stanley Vantorre.

De Z.78 „Vertrouwen" is een stalen bokkenteiler van 35 m lengte, 8,50 m breedte en een holte van 4,20 m. De voortstuwing geschiedt bij middel van een Storkmotor met een vermogen van 1.200 p.k.

Meter is mevrouw Olivier Vanneste, echtgenote van de provinciegouverneur terwijl de heer Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Bestuur van Zeewezen, het peterschap heeft aanvaard.

Amper twee weken na de stappelloop, met name op 31 maart a.s., zal de Z.78 „Vertrouwen" gedoopt worden in de Zeebrugse vissershaven. Wij komen hierop terug naar aanleiding van enerzijds de stapelloop en anderzijds de doopplechtigheid.



PRIJS VOOR MARINESCHILDERS

In de schoot van de v.z.w. Mercator, verleent het Fonds Eugene Van Marcke in 1984, voor de tweede maal, een prijs voor marine-schilderen van 125.000 fr.

De prijs is onverdeelbaar. Nochtans kan de jury beslissen, bij niet toekenning van de prijs, het bedrag ervan geheel of gedeeltelijk om te zetten in ere vermeldingen.

De deelneming aan de prijs staat open voor alle kunstenaars die gevestigd en werkzaam zijn in de Europese Gemeenschap.

Een eminente jury van minimum 7 leden, onder voorzitterschap van de Heer Ph. Roberts-Jones, Hoofdconservator van het Museum voor Schone Kunsten te Brussel, en die buitenlandse leden bevat, zal over de werken oordelen.

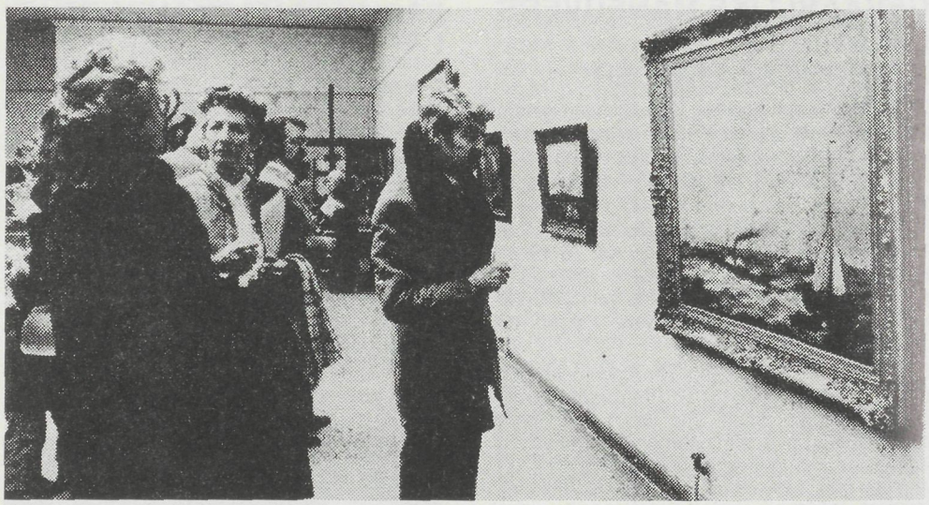
Elke kandidaat mag maximum 3 werken voorstellen, die werden gerealiseerd binnen de periode van 3 jaar voor het uitschrijven van de prijs. Het onderwerp, alsmede de afmetingen zijn vrij voor zover er een relatie te vinden is met de zee, de Schelde, de haven, de scheepvaart, het zeemansleven en dergelijke.

De wedstrijd wordt afgesloten in oktober 1984.

Het deelnemingsformulier en het volledig reglement zijn te verkrijgen op het secretariaat van de v.z.w. Mercator, Doggeweg 59 te 1930 Zaventem.

Te koop: Stalen MOTORVISSERSVAARTUIG, bouwjaar 1973, lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., bruto-tonnemaat 103,68, uitstekende staat, dieselmotor ABC van 375 pk. Bruto-jaarbesomming circa 15 miljoen.

Zich wenden: tel. (059) 70 56 73.



Tot 11 juni, en elke dag, behalve op dinsdag, toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 17 uur loopt in het Oostendse stadsmuseum in het Feestpaleis een tentoonstelling „Schilders van de Zee". Een expositie welke aansluit bij de gelijknamige uitgave van Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen. Tijdsgebonden 1780-1914 komen Verboeckhoven (werk op voorgrond), Bruggeling Clays, Musin, Linning, Artan, Ensor, Jan De Clerck, vader Permeke en ook Charles Wildt aan de wand maar de grote vergetene blijft dan toch Gentenaar Albert De Vos welke in leven en werk één was met de Oostendse vissers aan wal maar ook in stormtij op zee en dit alles zo schitterend levend op doek bracht!

MARKT- EN VISMIJNECHOS

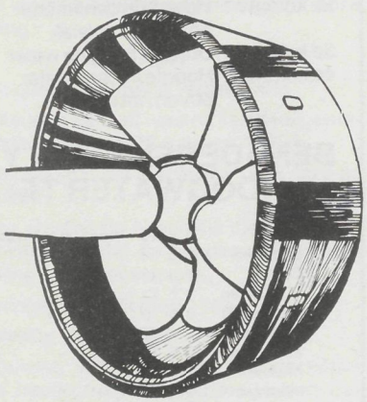
OOSTENDE

Niettegenstaande de ruime aanvoer van verleden week hebben we ook deze week nog voldoende vis op de markt gekregen. Vrijdag reeds een IJslandse vangst van rond de 1.000 bennen. Een flink gedeelte hiervan bestond uit schotse schol en dat was ook de reden dat de 2 miljoen niet bereikt werd. Voor genoemde vissoort werd immers maar de minimumprijs betaald. Eigenlijk was alleen rode zeebaars duur te noemen, men betaalde er tot 70 fr. het kg voor. Schelvis deed het vrij behoorlijk en noteerde toch ruim 40 fr.

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 effektieve rendementsverbeteringen.

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

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

Maandag nogal veel kanaalvis. Duidelijk teveel rog op de markt waardoor deze vissoort nogal lage prijzen noteerde. Keilrog zelfs daalde van 85 naar 65 fr. en grote rog daalde onder de 60 fr. Een buitenkans voor de liefhebbers dus al zullen rogvleugels nog niet echt goedkoop zijn. Men haalt immers doorgaans slechts één derde vleugels uit een mand rog. Tongen waren minder op de markt dan verleden week. Wel een ruime vangst op de vrijdagmarkt, aangevoerd door de O.33 die bijna 9.000 kg in de afslag zette. De tongprijzen varieerden deze week tussen 180 en 280 fr. met bloktong als duurste sortering. Ronde soorten als kabeljauw, gul, leng en koolvis waren niet bepaald duur van het kanaal. Voor kabeljauw van de West betaalde men maandag wel tot 82 fr., dinsdag liep die prijs op tot 91 fr. Gul nochtans was dinsdag een heel stuk goedkoper. Voor grote wijting noteerden we rond de 36 fr., kleine sortering kreeg niet veel meer dan de opvangprijs.

Schol was eerder schaars, één vangst maandag kreeg erg goede prijzen. Voor platen van het kanaal liep de prijs op van 50 tot bij de 60 fr. Kreeftjes hebben we tijdens de voorbije week niet gezien. Garnaal wel. De vangsten die per schip in de afslag gezet worden blijven nog erg klein. Maandag een lichte prijsdaling, waarbij de goedkoopste (?) garnaal nog 190 fr. haalde. Dinsdag liep de prijs weer op en noteerden we tussen 215 en 245 fr. hrt kg.

VRIJDAG 9 MAART 1984

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.216	18	950	—	1.948.539
KANAAL				
O.33	20	190	8.000	2.396.569
WEST				
N.706	7		—	328.842
O.306	12	200	500	571.910

MAANDAG 12 MAART 1984

KANAAL				
O.369	16	250	1.500	950.959
N.40	18	280	1.000	744.259
N.719	16	350	1.200	1.040.877
O.134	16	500	500	1.150.245
O.141	16	350	200	897.224
WEST				
O.296	12	250	2.000	1.317.113
N.45	8	200	—	420.573
N.3	8	300	—	933.550
O.128	8	250	—	429.773
D.35	12	250	—	598.432
D.285	10	240	—	375.587

DINSDAG 13 MAART 1984

KANAAL				
Z.499	16	250	2.500	1.703.969
WEST				
N.708	11	250	—	532.853

WOENSDAG 14 MAART 1984

KANAAL				
O.127	17	120	4.000	1.366.493

„HET VISSERIJBLAD"

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

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op vrijdag 9 maart 1984

Grote schelvis	41,00/ 48,00
Mid. schelvis	40,00/ 44,00
Kleine schelvis	22,00/ 35,00
Kabeljauw	28,00/ 65,00
Gul	50,00/ 55,00
Wijting	39,00/ 41,00
Schaat	51,00/100,00
Zeebaars	67,00/ 73,00
Leng (witte)	26,00/ 32,00
Blauwe leng	63,00/
Schartong (Schotse schol)	17,00/ 20,00
Heilbot	216,00/303,00
Koolvis	30,00/ 36,00
Hondstong (mieten)	36,00 50,00
Zeewolf	48,00/
Staart	186,00/207,00

Verwachtingen

VRIJDAG 16 MAART

WEST: N.708 (60 gul, 140 wijting)
GO.54

MAANDAG 19 MAART

IJSLAND: O.81 (1200 m ttz 600 rode zeebaars, 350 schelvis en totten, 150 kab-gul, 400 kools, 60 varia)
O.318 (720 m ttz 270 rode zeebaars, 340 schevis en totten, 30 shelfcod, 30 kab, 30 kools, 20 varia)
KANAAL: O.274 - O.279 - O.114 - O.232 - O.275 - O.229 - Z.583
KREEFTENPUT: O.123 - Z.502 - Z.596 - N.752 - N.597

DINSDAG 20 MAART

WEST: Z.196 - O.309
MONKEY BANK: O.243

WOENSDAG 21 MAART

KANAAL: O.26 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 8 MAART 1984

Z.507					584.340
					584.340

VRIJDAG 9 MAART 1984

Z.92	KM	7.500	450	18	2.536.094
					2.536.094

MAANDAG 12 MAART 1984

Z.563	W	100	70	9	396.530
Z.525	W	1.100	100	13	707.660
N.15	W	3.500	500	19	2.115.470
B.5	W	2.500	200	19	1.443.240
Z.431	KN	2.000	180	16	1.414.490
					6.077.390

DINSDAG 13 MAART 1984

Z.589	100	30	4	220.650
Z.185	3.500	400	13	1.816.280

Z.19		2.800	300	18	1.741.253
Z.506		500	150	6	571.080
Z.437/548	K				206.448
Z.201/601	K				224.330
Z.554/560	K				256.910
					5.036.951

WOENSDAG 14 MAART 1984

Z.41	KRP		50		269.445
Z.186	KN	3.500	340	17	1.843.413
Z.484		2.800	240	12	1.313.390
Z.89	W	500	350	9	1.235.543
Z.16		2.000	250		789.480
Z.307	KRP	100	100		466.310
Z.578/580	K		70		254.280
					6.171.861

NIEUWPOORT

DONDERDAG 8 MAART 1984

GARNAAL		
N.22	41 kg.	11.518 fr.
N.349	74 kg.	19.480 fr.
N.782	67 kg.	18.072 fr.

VRIJDAG 9 MAART 1984

VIS		
N.575	473 kg.	34.123 fr.
N.172	435 kg.	253.053 fr.
N.590	543 kg.	26.137 fr.
N.346	1.481 kg.	69.847 fr.

ZATERDAG 10 MAART 1984

GARNAAL		
N.22	70 kg.	21.010 fr.
N.349	73 kg.	21.882 fr.

Twee garnaalvaartuigen losten hun vangst op de zaterdagmarkt. De prijs varieerde van 274 tot 309 fr./kg. Een marktwaarde van 309 fr./kg voor garnaal kan als de recorprijs ooit voor deze soort in de vismijn van Nieuwpoort geboekt, genoteerd worden.

MAANDAG 12 MAART 1984

VIS		
N.551	3.261 kg.	214.063 fr.
N.88	719 kg.	22.160 fr.
N.512	5.010 kg.	561.778 fr.
N.590	1.225 kg.	44.828 fr.
N.720	3.499 kg.	178.327 fr.
N.738	3.499 kg.	135.600 fr.
N.575	1.513 kg.	64.718 fr.
N.723	7.744 kg.	256.188 fr.
GARNAAL		
N.349	132 kg.	30.448 fr.
N.782	68 kg.	15.487 fr.

Op de maandagmarkt losten vijf Westvaartuigen en drie kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 231 à 238 fr./kg en tong nr. 2 268 à 276 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong werd tegen 295 à 310 fr./kg aangekocht en tong nr. 4 of fruittong tegen 286 à 295 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 240 à 250 fr./kg betaald en voor kleine tong 225 à 232 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 298 tot 318 fr./kg geboekt, varia aan 190 tot 230 fr./kg en griet aan 180 tot 250 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 255 tot 290 fr./kg en tongschar aan 68 tot 150 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1700 à 2000 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 1800 à 1900 fr. de ben en visjes tegen 1250 à 1400 fr. de ben. Konger werd tegen 2500 à 2700 fr. de ben geveild, kabeljauw tegen 3800 à 4250 fr. de ben en gul tegen 2250 à 3500 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2240 à 2350 fr. de ben neergepend. Alle genoteerde prijzen voor westvis kenden een gevoelige daling in vergelijking met de prijzen die vorige week werden geboekt. Grote wijting kreeg zodoende 1600 à 1800 fr. de ben en kleine wijting 1050 à 1200 fr. de ben. Voor grote zanschar werd de marktprijs op 1900 à 2000 fr. de ben gesteld en voor kleine zandschar op 1200 à 1300 fr. de ben. Moerrog werd tegen 2900 à 3200 fr. de ben aan de koper gebracht, tilten tegen 2700 à 2800 fr. de ben en scherpstaarten tegen 2500 à 2750 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 3200 à 3400 fr. de ben neergepend en voor zeehond 2500 à 2650 fr. de ben. Bot kocht men tegen 500 à 800 fr. de ben aan en knorhaan tegen 1800 à 2000 fr. de ben. Een goede interesse werd vanwege de handelaars op de maandagmarkt waargenomen en alle genoterde prijzen konden als bevredigend beschouwd worden.

DINSDAG 13 MAART 1984

GARNAAL		
N.22	91 kg.	14.740 fr.

WOENSDAG 14 MAART 1984

VIS		
N.590	722 kg.	29.465 fr.
N.575	563 kg.	24.664 fr.
N.346	2.849 kg.	126.590 fr.
GARNAAL		
N.349	90 kg.	18.780 fr.
N.22	66 kg.	14.612 fr.

Enkel één Westvaartuig en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 220 à 238 fr./kg en tong nr. 2 258 à 270 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 280 à 290 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 270 à 280 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 266 à 275 fr./kg en kleine tong 236 à 250 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 428 à 430 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 190 à 270 fr./kg, varia tegen 170 à 220 fr./kg en griet tegen 248 à 275 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 1750 tot 2000 fr. de ben, middenslag pladijs of drieling aan 1800 tot 2250 fr. de ben en visjes aan 1250 tot 1400 fr. de ben. De marktprijs voor kabeljauw werd op 3500 à 3750 fr. de ben gesteld en voor gul op 1400 à 3250 fr. de ben. Alle genoteerde prijzen voor westvis ondergingen een fikse daling in vergelijking met de prijzen der maandagmarkt. Grote wijting kreeg 1550 à 1750 fr. de ben en kleine wijting 1000 à 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2300 à 2500 fr. de ben opgetekend, voor kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben en voor tongschar 80 à 158 fr./kg. Moerrog werd tegen 2800 à 3000 fr. de ben geboekt, tilten tegen 2400 à 2700 fr. de ben en scherpstaarten tegen 2300 à 2700 fr. de ben. Doorn- of speurhaai haalde 2600 à 2900 fr. de ben, zeehond 2700 à 3200 fr. de ben en knorhaan 800 à 1250 fr. de ben. Vanwege de handelaars kon slechts een matige belangstelling op de woensdagmarkt vastgesteld worden.

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
8 mrt.	3	182	48.430	258	272
10 mrt.	2	143	42.512	274	309
12 mrt.	2	200	45.935	219	264
13 mrt.	1	91	14.740	160	165
14 mrt.	2	156	33.392	200	226

GETIJEN TE OOSTENDE

MAART

VM	17 zaterdag	0046	454	0739	–045
		1319	478	1951	–017
	18 zondag	0127	474	0826	–059
		1402	486	2035	–020
	19 maandag	0209	485	0911	–059
		1444	486	2119	–013
	20 dinsdag	0253	488	0953	–043
		1525	477	2201	–002
	21 woensdag	0337	479	1033	–023
		1608	439	2241	013
	22 donderdag	0421	460	1111	004
		1648	433	2321	031
	23 vrijdag	0507	432	1150	034
		1731	400	——	——
LK	24 zaterdag	0559	398	0008	049
		1826	365	1238	064
	25 zondag	0707	365	0109	066
		1914	337	1344	088
	26 maandag	0838	349	0227	076
		2119	333	1506	099
	27 dinsdag	1005	359	0352	072
		2234	352	1628	092
	28 woensdag	1110	382	0508	055
		2329	378	1736	072
	29 donderdag	1159	405	0608	033
		——	——	1826	030
	30 vrijdag	0011	402	0652	015
		1237	423	1904	031
	31 zaterdag	0045	421	0727	002
		1308	435	1937	017

APRIL

NM	1 zondag	0114	434	0759	–004
		1336	442	2007	010
	2 maandag	0141	442	0827	–004
		1402	445	2036	010
	3 dinsdag	0208	446	0855	001
		1430	445	2105	015
	4 woensdag	0237	447	0922	008
		1501	442	2133	022
	5 donderdag	0309	443	0950	017
		1530	435	2202	032

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	12 maart		13 maart		14 maart	
Lappen	235	251	242	245	238	242
Grote	240	257	240		237	241
3/4	235	280	235	240	235	244
Bloktongen	235	286	252	260	258	263
Vóór-kleine	215	262	258	259	220	248
Kleine	190	228	211	214	195	200
Slips	170	180	.....		185	

ZEEBRUGGE

Grote	230	263	254	240	240	246
Bloktongen	248	261	277	246	245	250
Fruittongen	262	286	268	222	235	254
Schone kleine	252	262	267	214	240	252
Kleine	231	238	240	215	233	242
Tout petit	189	204	206	202	220	224
Slips	192	194	192	194	195	198

NIEUWPOORT

Tong I	231	238	.....		220	238
Tong II	268	276	.....		258	270
Tong III	295	310	.....		280	290
Tong IV	286	295	.....		270	280
Tong V	240	250	.....		266	275
Kleine tongen	225	232	.....		236	250

PLADIJS

OOSTENDE

	12 maart		13 maart		14 maart	
Platen	44	53	58		50	
Iek (groot-klein)	46	56	44	58	33	
Derde slag	40	47	28	51	30	
Platjes	19	27	19	35	20	

ZEEBRUGGE

I	43	48	47	29	45	50
II	43	50	40	28	33	46
III	44	50	53	32	26	40
IV	26	29	32	24	26	28
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	34	40	.....		350	40
Platjes	25	28	.....		25	28
Drielingen	36	38	.....		36	45

IN HET VISSERTEHUIS DE BOLLE ALGEMENE VERGADERING

De jaarlijkse algemene vergadering voorzien bij art. 16 van de statuten, zal plaats hebben in het Visserstehuis „De Bolle", Twee Bruggenstraat 2 te Oostende op donderdag 22 maart 1984 om 20 uur.

De leden worden beleefd uitgenodigd tot deze vergadering.

AGENDA

1. Reden uitstel algemene vergadering.
2. Goedkeuring van het verslag van de algemene vergadering van 28 februari 1983.
3. Verslag nopens het dienstjaar 1983 door de Voorzitter.
4. Verslag nopens de financiële toestand door de penningmeester en goedkeuring van de begroting en de rekeningen.
5. Begrotingsvooruitzichten 1984.
6. Vaststelling leden-bijdrage.
7. Vernieuwing van mandaten van de uittredende herkiesbare beheerders Hubert Caestecker, Raymond De Cloedt, Jean-Pierre Duquenne, Jan Felix, André Opstaele, Jean Seghers.
8. Benoeming van nieuwe leden.
9. Rondvraag.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week waren opnieuw twee Belgische vaartuigen aan de afslag te Grimsby, nadat het de week voordien een echte Belgische week werd in dezelfde afslag met 7 van onze grootste treilers.

Beide vaartuigen samen voerden 1.652 bennen aan voor een gezamelijke besomming van 3,875 miljoen B.fr. Het waren de Z.284 „Vicky" en de Z.60 „Blue Angel" uit Zeebrugge.

De Z.284 zetten een uitgebreide vangst van 938 van onze bennen in de afslag waarvoor 2,248 miljoen B.fr. besomd werd, hetzij een gemiddelde prijs per ben van 2.400 fr., welke prijs lager was dan in België.

De Z.60 voerde eveneens een omvangrijke vangst aan van in totaal 714 bennen en besomde hiervoor 1,627 miljoen, hetzij een gemiddelde van 2.270 fr. de ben.

Ook te Grimsby liepen de afslagprijzen terug. Een IJslands vaartuig die 1.370 bennen in de markt zette, haalde slechts 2,068 miljoen B.fr., hetgeen een gemiddelde prijs per ben van slechts 1.500 B.fr.

En dan denkt men zaakjes te doen met daar te verkopen en er wordt beweerd dat daar verkocht wordt omdat de prijzen er beter zijn. Men vergelijke de kosten en prijzen.

SPORTVISSERS MAKEN ZICH KLAAR.

Met het mooie weder in het verschiet en de april tongenmaand onder de kust, maken de sportvissers zich terug klaar om de kustvisserij te beöefenen, velen op een wijze die niets te zien meer heeft met sportvisserij of hobby.

Bij vele sportvissers is het een echte beroepsvisserij geworden en bepaalde kleine vaartuigen zijn uitgerust zoals de beroepsvissers. Zullen aldus binnenkort weer vele duizenden kg. tong de zwarte weg opgaan naar restaurants, hotels en kapitaalkrachtige partikulieren.

Zal de beroepsvisserij weerom geplaagd zitten met de warrelnetvisserij over kilometers lengte? Zal aldus de beroepsvisserij weerom beknot worden in haar mogelijkheden? Dicht onder de kust een vloot van sportvissers en verder een vloot van Eurokotters en illegalen?

Waar is ook hier de producentenorganisatie om op te treden?

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 berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 12/03		Zeebrugge 12/03		Oostende 13/03		Zeebrugge 13/03		Oostende 14/03		Zeebrugge 14/03		Nieuwpoort 12/03		Nieuwpoort 14/03	
Tarbot groot	370	382	409	454	328	340	431	398	283	316	438	447	.....		428	430
Tarbot middel	278	340	285	148	288		322	294	236		350	361	298	318	190	270
Tarbot klein	219	251	255	268	239		230	179	181		260	312	.....		.....	
Griet groot	185	207	223	270	188		248	260	150	178	154	213	180	275	248	275
Griet middel	155	186	133	197	136		190		143		135	158	.....		.....	
Griet klein	110	130	108	120	111		117		.....		95	115	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	90	115	.....		87	95	92		92		88		.....		.....	
Heek middel	45	71	.....		52	63	.....		38	56	.....		.....		.....	
Heek klein	30	50	.....		20	43	33		30		35		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	46	57	.....		18	39	.....		36		.....		.....		.....	
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....		58	64	56	60
Keilrog	55	85	.....		48		66	42	.....		.....		54	56	48	54
Rog	51	58	78	81	.....		62	42	.....		48	77	.....		.....	
Tilten	43	50	74	81	.....		59	34	.....		.....		54	56	48	54
Scherpstaart	33	51	90	97	.....		74	58	.....		39	84	51	55	46	54
Halve Mans	32	60	62	78	30	37	44	32	20	43	30	38	.....		.....	
Teelt	12	21	61	76	16	18	41		13		24	36	.....		.....	
Katrog	16	21	25	40	20		24	23	12		14	15	26	30	22	28
Kabeljauw	48	81	71	92	62	91	58	45	47	84	70	72	76	85	70	75
Gul (groot)	68	73	68	72	60	75	58	45	40	74	66	70	70		65	
Gul (middel)	60	66	54	66	54	63	57	36	35	60	60	66	.....		.....	
Gul (klein)	42	50	25	42	40	56	.....		30	46	30	34	45		28	
Hozemondhamme	127	243	168	295	124	226	185	298	129	192	144	259	255	290	.....	
Wijting groot	30	38	47	53	36	38	49	27	.....		64	67	32	36	31	35
Wijting klein	20	26	22	27	20	23	22	20	.....		20		21	24	20	28
Schar	10	26	14	19	18	25	28	18	.....		20		26	40	40	50
Steenschol	15	155	49	147	18	158	41	138	16	91	20	114	.....		.....	
Zeehaai	62	67	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Hondshaai	16	29	.....		34	48	.....		30	36	.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	15	23	.....		10	16	17		16		15		.....		.....	
Schartong	.....		.....		17	53	.....		30		.....		68	150	80	158
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	10	13	.....		10	12	.....		14	16	.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	34	42	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	45	62	.....		56	62	.....		421	46	.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		40	46	.....		22		.....		52		50	53	54	65
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		10	16	12	15
Rode Poon (roobaard)	.....		54	59	.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Grauwe poon (knorhaan)	20	26	17		.....		15		.....		.....		36	40	16	25
Rode knorhaan	30	95	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		14	19	.....		14	12	.....		10	11	.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 5 maart** werd aangevoerd: 11.762 kg tong; 212 kisten tarbot en griet; 848 kisten kabeljauw; 253 kisten wijting; 1.272 kisten schol; 149 kisten schar; 203 kisten tongschar, 446 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 17,08; tarbot 22,00-19,48; grote tong 16,23-15,52; grootmiddel tong 15,11-14,56; kleinmiddel tong 14,26-13,83; tong één 14,73-14,20; tong twee 11,87-11,22.

Per 40 kg.:
tarbot 760-435; griet 423-354; kabeljauw één 120-87; kabeljauw twee 134-104; kabeljauw drie 132-110; kabeljauw vier 124-104; kabeljauw vijf 114-70; schelvis één en twee 160; schelvis drie 122-120; schelvis vier 102-88; schol één 88-78; schol twee 102-88; schol drie 104-92; schol vier 86-76; wijting drie 104-72; schar 94-59; bot 26; tongschar 272-110; hammen met kop 292-150; hammen zonder kop 600-360; poontjes 65-40; steenbolk 65-60.

De besommingen waren:
KW 4 en KW 149 ƒ 24.700; KW 11 ƒ 21.300; KW 22 ƒ 44.600; KW 25 ƒ 32.700; KW 26 ƒ 17.700; KW 34 ƒ 37.800; KW 36 ƒ 61.200; KW 45 ƒ 57.100; KW 51 en KW 221 ƒ 16.400; KW 77 ƒ 3.400; KW 88 ƒ 16.900; KW 113 ƒ 14.400; KW 145 ƒ 28.400; KW 152 ƒ 9.800; KW 189 ƒ 23.100; IJM 44 ƒ 37.700; IJM 154 ƒ 12.800.

Aan de **dinsdagmarkt van 6 maart** werd aangevoerd: 230 kisten kabeljauw; 3 kisten schol; 48 kisten wijting; 4 kisten schar; 3.920 kisten haring en 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 132; kabeljauw twee 164-132; kabeljauw drie 174-140; kabeljauw vier 150-132; kabeljauw vijf 136-106; schol vier 130; schar 126; wijting drie 55-45; bot 26; haring twee 23,40-22,80.

De besommingen waren:
KW 173 en KW 214 ƒ 14.000; UK 48 + UK 49 ƒ 9.600; UK 128 ƒ + UK 142 ƒ 24.100; UK 141 + UK 271 ƒ 19.200; VD 19 + VD 73 ƒ 12.800; verder vier Texelaars welke te zamen ƒ 20.000 besomden.

Aan de **woensdagmarkt van 7 maart** werd aangevoerd: 234 kisten kabeljauw; 33 kisten wijting; 1 kisten schol; 29 kisten diversen en 3.250 kisten haring.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 164-150; kabeljauw twee 176-166; kabeljauw drie 174-156; kabeljauw vier 162-132; kabeljauw vijf 134-110; schelvis drie 224; wijting drie 146-80; steenbolk 62-53; bot 26; haring 23,20-22,80.

De besommingen waren:
KW 77 ƒ 6.200; UK 48 en UK 49 ƒ 9.400; UK 142 ƒ 19.000; UK 135 en UK 145 ƒ 16.800; VD 19 en VD 73 ƒ 13.400; VD 20 ƒ 500; YE 25 ƒ 360. Verder nog viertal Texelaars welke te zamen ƒ 11.000 besomden.

Aan de **donderdagmarkt van 8 maart** werd nog aangevoerd: 660 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 520 kisten kabeljauw; 97 kisten schol; 294 kisten wijting; 24 kisten schar; 885 kisten haring en 74 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
grote tong 15,63; grootmiddel tong 16,04-15,50; kleinmiddel tong 15,30; tong één 14,32; tong twee 12,69-12,45.

Per 40 kg.:
tarbot 860-529; griet 433-337; haring 23,00-22,80; bot 26; steenbolk 61; kabeljauw één 212-175; kabeljauw twee 160-140; kabeljauw drie 158-134; kabeljauw vier 134-122; kabeljauw vijf 140-80; schol één 120-110; schol twee 142-138; schol drie 144-140; schol vier 120-88; wijting drie 80-42; schar 104-42; schar 104-65; wijting drie 80-42; schar 104-65; tongschar 230.

Aan de **vrijdagmarkt van 9 maart** werd aangevoerd: 3.365 kg tong; 59 kisten tarbot en griet; 480 kisten kabeljauw; 287 kisten wijting; 338 kisten schol; 106 kisten schar; 18 kisten tongschar; 1.327 kisten haring en 571 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 25,81-21,25; grote tong 16,72-15,55; grootmiddel tong 16,31-15,59; kleinmiddel tong 15,81-15,02; tong één 15,13-14,10; tong twee 13,20-12,03.

Per 40 kg.:
tarbot 855-550; tongschar 282-149; kabeljauw één 162-108; kabeljauw twee 170-122; kabeljauw drie 150-114; kabeljauw vier 142-114; kabeljauw vijf 126-90; schelvis drie 204; schelvis vier 144; schol één 90-74; schol twee 124-90; schol drie 134; schol vier 100-75; wijting drie 96-82; wijting vier 90-42; schar 92-55; haring twee 25,00-22,80; haring drie 16,20; steenbolk 62-53; bot 26; haai 130; roggen 116-82.

De besommingen waren:
KW 137 + UK 138 ƒ 6.200; KW 173 + KW 214 ƒ 21.900; UK 7 ƒ 11.100; UK 48 + UK 49 ƒ 1.000; VD 19 + VD 73 ƒ 13.200; VD 54 + VD 77 ƒ 10.300; VD 243 ƒ 2.070; WR 189 ƒ 40.800; verder een tweetal Goedereeders en een achttal Texelaars welke te zamen ƒ 130.000 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 12 maart** werd aangevoerd: 11.300 kg tong; 128 kisten tarbot en griet; 936 kisten kabeljauw; 1.502 kisten wijting; 25 kiste, schelvis; 1.219 kisten schol; 147 kisten schar; 290 kisten haring en 652 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 21,72-20,54; grote tong 15,07-14,51; grootmiddel tong 14,29-13,78; kleinmiddel tong 13,83-13,37; tong één 13,95-13,07; tong twee 11,97-11,44.

Per 40 kg.:
leng 92; haai 158-112; grote kuit 70; kleine kuit 172-140; wolf 420; kleine kreeft 140; poontjes 48-26; steenbolk 52-35; tarbot 810-420; griet 540-300; kabeljauw één 112-80; kabeljauw twee 148-110; kabeljauw drie 140-112; kabeljauw vier 138-112; kabeljauw vijf 120-90; schelvis één 184; schelvis twee 196-180; schelvis drie 170-122; schelvis vier 140-80; schol één 88-76; schol twee 102-90; schol drie 112-92; schol vier 88-77; wijting twee 85-81; wijting drie 84-51; schar 77-52; haring twee 26,40-23,80; tongschar 268-131.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 21.700; KW 11 ƒ 25.600; KW 22 ƒ 26.300; KW 26 ƒ 18.300; KW 34 ƒ 48.700; KW 36 ƒ 38.400; KW 51 + KW 221 ƒ 12.200; KW 88 ƒ 15.800; KW 113 ƒ 18.200; KW 145 ƒ 20.800; KW 152 ƒ 2.300; KW 167 ƒ 15.800; KW 189 ƒ 19.000; UK 208 ƒ 18.100; VD 243 ƒ 1.100; IJM 3 + IJM 27 ƒ 16.800; IJM 44 ƒ 45.900; IJM 154 ƒ 8.000.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 05-03 t.e.m. 09-03-1984

Door 59 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
32.247 kg.	Tong	ƒ 449.473,37	van ƒ 13,94
9.958 kg.	Tarbot	ƒ 146.071,44	van ƒ 14,67
136.735 kg.	Schol	ƒ 292.960,15	van ƒ 2,14
29.420 kg.	Kabeljauw	ƒ 90.682,21	van ƒ 3,08
5.236 kg.	Griet	ƒ 46.788,28	van ƒ
32.700 kg.	Schar	ƒ 47.712,55	van ƒ
14.410 kg.	Wijting	ƒ 16.779,65	van ƒ
397.273 kg.	Diversen	ƒ 1.004.378,76	
657.979 kg.		**ƒ 2.171.860,41**	

■ De mosselmensen in het Nederlandse Bruinisse hebben zoveel bezwaren gemobiliseerd tegen de aangekondigde verhoging van de havengelden met 70% in één klap, dat de wroede gemeentevaderen over deze beroering schrik kregen en er in de gemeenteraad geen meerderheid kon gehaald worden voor deze opslag. Ondertussen zitten de burgemeester en de wethouders (schepenen) met de gebakken peren en zullen ze nu moeten zien de gelden op een andere manier van de bevolking afhandig te maken.

■ In Nederland heeft een bouwer van nieuwe kotters zeker wel een rekord gebroken door een veertig-meter kotter, 8 meter breed, een holte van 4,70 m en uitgerust met een hoofdmotor van 2.260 p.k., twee hulpmotoren van elk 333 p.k. en alle nodige apparatuur en vistuigen, bedrijfsklaar af te leveren in 4 maand! Men moet het inderdaad maar kunnen.

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 5 t.m. 10 maart 1984

		Gemidd. prijs per kg.
2.897 kg.	export garnalen	voor ƒ 15,16
1.357 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 13,75
21 kg.	bot	voor ƒ 0,65
1.946 kg.	schar	voor ƒ 1,73
14.056 kg.	schol	voor ƒ 2,19
5.280 kg.	tong	voor ƒ 14,79
876 kg.	tarbot	voor ƒ 15,36
1.891 kg.	griet	voor ƒ 10,08
11.473 kg.	kabeljauw	voor ƒ 2,85
4.762 kg.	wijting	voor ƒ 1,60
75 kg.	rog	voor ƒ 3,10
344 kg.	poon	voor ƒ 1,99
33 kg.	haai	voor ƒ 3,88
7 kg.	ham	voot ƒ 16,61
8 kg.	baars en herder	voor ƒ 20,86
228 kg.	tongschar	voor ƒ 6,19
2.767 kg.	bolk	voor ƒ 0,84
155 kg.	koolvis	voor ƒ 3,94
2 kg.	zalm	voor ƒ 18,74

GOEDEREEDE

DONDERDAG 8 MAART 1984

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Kab 2 (G)	106	330	3,11
Kab 3 (G)	937	2.993	3,19
Kab 4 (G)	2.134	6.462	3,03
Kab 5 (G)	1.412	3.786	2,68
Kab (afw)	6	3	0,50
Bot	28	18	0,65
Zalm-Forel	2	15	7,70
Schol 3 (O)	6	18	3,07
Garn. Exp. 2	263	4.142	15,75
Garn. Bnl. 2	122	1.464	12,00
TOTAAL	**5.016**	**19.232**	

VRIJDAG 9 MAART 1984

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	3.952	60.594	15,33
Tong gm	8.588	124.776	14,53
Tong km	7.467	108.268	14,50
Tong I	8.388	118.563	14,13
Tong II	3.559	41.898	11,77
Tarbot I	675	15.075	22,33
Tarbot II	505	9.162	18,14
Tarbot III	1.777	24.803	13,96
Tarbot IV	1.800	23.422	13,01
Tarbot afw	70	663	9,47
Griet I	1.609	17.185	10,68
Griet II	4.807	43.078	8,96
Schol 1 (G)	243	464	1,91
Schol 2 (G)	100	203	2,03
Schol 3 (G)	50	124	2,48
Schol 4 (G)	52	89	1,71
Kab 1 (G)	530	1.510	2,85
Kab 2 (G)	3.202	9.214	2,88
Kab 3 (G)	5.089	16.315	3,21
Kab 4 (G)	2.993	8.167	2,73
Kab 5 (G)	4.631	9.847	2,13
Kab (afw)	598	299	0,50
Wijt. 3 (G)	35.643	47.386	1,33
Wijt. 4 (G)	1.670	1.457	0,87
Schar 1/D	14.851	22.456	1,51
Poon 2	320	662	2,07
Rog I	1.769	6.715	3,80
Rog II	3.461	9.245	2,67
Koolv. 1 (G)	7	16	2,29
Schel. 3 (G)	18	69	3,84
Bot	16.061	8.714	0,54
Zalm-Forel	2	22	11,04
Tongschar	475	3.447	7,26
Schol 1 (O)	4.285	8.309	1,94
Schol 2 (O)	17.209	36.968	2,15
Schol 3 (O)	46.773	106.460	2,28
Schol 4 (O)	37.060	64.571	1,74
Haai + P	147	659	4,48
Krab	207	369	1,78
Kuit/Lever	460	1.099	2,39
Steenbolk	6.225	5.950	0,96
Hammen	6	101	16,83
Diversen	74.814	305.890	4,09
Garn. Exp. 2	1.444	22.396	15,51
TOTAAL	**323.592**	**1.286.679**	

VLISSINGEN

VRIJDAG 9 MAART 1984

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	4.028	60.963	15,13
Tong gm	10.119	149.381	14,76
Tong km	7.055	103.855	14,72
Tong I	10.276	147.360	14,34
Tong II	6.071	72.394	11,92
Tarbot I	2.614	54.049	20,68
Tarbot II	969	19.054	19,66
Tarbot III	1.272	17.865	14,04
Tarbot IV	496	6.625	13,36
Tarbot afw	15	205	13,64
Griet I	2.252	24.179	10,74
Griet II	1.960	17.407	8,88
Schol 1 (G)	5.246	8.991	1,71
Schol 2 (G)	8.045	17.610	2,19
Schol 3 (G)	14.978	34.664	2,31
Schol 4 (G)	26.436	56.402	2,13
Kab 1 (G)	1.884	6.668	3,54
Kab 2 (G)	2.264	8.293	3,66
Kab 3 (G)	8.809	26.423	3,00
Kab 4 (G)	12.976	35.934	2,77
Kab 5 (G)	13.369	29.712	2,22
Kab (afw)	137	71	0,52
Wijt. 3 (G)	5.882	13.390	2,28
Wijt. 4 (G)	23.021	24.896	1,08
Schar 1	8.435	12.813	1,52
Tongschr 1	1.983	10.121	5,10
Tongschr II	2.052	7.202	3,51
Zeebaars	2	35	17,49
Tng besch.	8	31	3,90
Poon 2	1.174	2.660	2,27
Rog I	18	77	4,30
Rog II	98	415	4,24
Rog III	275	612	2,23
Koolv. 3 (G)	4	16	3,89
Koolv. 4 (G)	58	202	3,48
Schel. 3 (G)	190	906	4,77
Haai + P	427	1.758	4,12
Zandhaai	61	126	2,06
Inktvis ZW	2	8	3,88
Kuit/Lever	212	522	2,46
Steenbolk	10.995	9.485	0,86
Kreeft	12	210	17,50
Hammen	47	691	14,69
Diversen	18.882	67.675	3,58
Krabben	64	116	1,81
Kommeraal	4	13	3,35
St. Zuigers	38	16	0,42
Zonnevis	1	6	6,16
Krab. poot	19	111	5,86
Totaal	**229.117**	**1.057.934**	

LAUWERSOOG

Van acht schepen werden er maandag 1.700 kisten vis gelost en gesorteerd. De aanvoer bestond grotendeels uit schol. De gestripte schol IV leverde ƒ 1,91-1,84 per kg. op. Schol III rond de ƒ 2,40. Schol II werd verkocht voor ƒ 2,49-2,31 en schol I lag op ƒ 1,91-1,80 per kg.

Aan de donderdagmarkt verschenen 10 schepen waarvan twee Deense kotters. De gullen van de spanvissers lagen t.o.v. maandag hoger in de markt. Van de Denen werd de kabeljauw rond de drie gulden verhandeld.

Ook de vrijdag gaf slechts een matige aanvoer met 2.500 kisten in de markt geplaatst door 15 schepen. De aanvoer bestond evenals donderdag hoofdzakelijk uit kabeljauw. De prijs van de gullen was weer hoger.

De torrengul werd verkocht voor ƒ 2,61-2,35 per kg. De middelgullen brachten ƒ 2,90-2,70 per kg. op en de grote gullen twinting cent meer.

Van een Deense kotter bracht de grote gul ƒ 3,33 per kg. op en de kabeljauw II en I respectievelijk ƒ 3,68 en ƒ 3,21.

Door de ZK.16 werd o.a. een heilbot van 47 kg. aangevoerd. Bij verkoop bleef de klok op ƒ 14,86 per kg. staan.

De garnalenaanvoer was deze week zeer zuinig met 986 kg. De pellerijgarnalen konden verhandeld worden tot ƒ 14,50 per kg.

De weekaanvoer bestond uit 986 kg. garnalen en 211.102 kg. vis hetgeen een weekomzet van ƒ 565.184 opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 5/3 t/m 9/3 1984.

Pelling garnalen	986 kg.	12 - 14,50 per kg.
Tong	2.946 kg.	10,61 - 15,89 per kg.
Tarbot	1.627 kg.	11,80 - 21,69 per kg.
Griet	458 kg.	9 - 10,21 per kg.
Tongschar	487 kg.	3,27 - 6,09 per kg.
Schol	47.296 kg.	1,71 - 2,55 per kg.
Kabeljauw	135.600 kg.	1,61 - 3,68 per kg.
Wijting	5.842 kg.	0,86 - 1,97 per kg.
Schelvis	514 kg.	2,19 - 3,49 per kg.
Schar	2.667 kg.	1,30 - 1,69 per kg.
Heilbot	59 kg.	13,44 - 14,86 per kg.
Haringvis	14 kg.	10,02 - 13,00 per kg.
Leng	65 kg.	1,78 - 2,69 per kg.
Koolvis	184 kg.	2,22 - 2,90 per kg.
Steenbolk	160 kg.	1,05 - per kg.
Zeewolf	364 kg.	2,88 - 4,76 per kg.
Diverse soorten zeevis	12.651 kg.	0,50 - 6,09 per kg.

NEDERLAND

EEN SPECIALE HANDEL IN NEDERLAND

In visserijvakbladen in Nederland is het absoluut niet uitzonderlijk aankondigingen te lezen over een „te koop vragen" van kwantums tong en schol. Voor ons ligt een dergelijke aankondiging uitgaande van een machinefabriek waarbij een groot kwantum tong en schol, een klein kwantum tong en schol en eventuele kleinere kwantums tong en schol te koop gevaagd worden.

In Nederland werden de vissersvaartuigen op een bepaald ogenblik bedeeld met kwantums tong en schol en, gezien de beperkingen op deze beschermde soorten, is deze bedeling tot op de bodem leeg en kunnen geen nieuwelingen meer bedeeld worden.

Begrijpelijk voor wie er absoluut over wenst te beschikken, dat men dan op zoek gaat om een kwantum over te nemen.

Voor een machinefabriek is het een troef in de hand voor een potentiële nieuwbouwer om over kwantums te beschikken. Het is zogezegd een lokaas om bouwers aan te trekken, of om bouwers van elkaar af te snoepen.

Jonge vissers die willen reder worden zijn in Nederland van dit alles afhankelijk geworden. Dergelijke methodes zijn radikaal onwaardig gebruikt te moeten worden.

Met de nieuwe Britse reglementering dat nieuwbouwers over een oud vaartuig zullen dienen te beschikken van meer dan 40 voet om in de vervanging te kunnen voorzien voor een meer dan 40-voeter (12,22 meter) mogen we ons dan in dit land binnenkort aan een speciale handel in oude vaartuigen van meer dan 12,21 m verwachten, net zoals dit in Nederland het geval is voor de kwantums.

Voor Groot-Brittannië werd dit reglement uitgevaardigd om een zekere rem op de nieuwbouw te kunnen invoeren, vooral dan gezien de toegekende kwota voor het jaar 1984 aanzienlijk kleiner zijn voor de beschermde vissoorten dan het vorig jaar.

Hierdoor zullen de oude vaartuigen van meer dan 22 m beslist een opwaardering kennen. De handelswaarde hiervan zal verhogen, niettegenstaande men de oude boot alleen maar zal kopen om op te liggen, of voor sloopdoeleinden.

Dergelijke maatregel is echter veel gezonder dan die van de kwota problemen. In België zagen we kapitaalkrachtigen die samen deden met een jonge schipper om een rederij op te richten, waardoor men reeds kon starten met een speciale subsidie, die een aanmoediging is om het bedrijf in leven te houden en jongeren te helpen.

Straks zullen we onze Noorderburen hun kwota's misschien aan de de Russen zien verkopen, als het maar opbrengt. Wij kunnen dit slechts triestige praktijken noemen.

HET VERBRUIK AAN VIS IN NEDERLAND

Aan de Nederlandse „Stuurboord Visserij-editie" ontlenen we dat er nog heel wat ruimte is in Nederland om het visverbruik op te voeren. Dit zou voor 1983 slechts 13,5 kg. per jaar en per hoofd, terwijl het onder meer in België 18,5 kg. zou zijn.

Inderdaad aldus beschouwd, zijn de Nederlanders nog altijd meer kaaseters dan viseters.

Nochtans is het visverbruik in Nederland opgelopen van 7,8 kg. in 1957 tot 13,50 in 1983.

Wij zeggen officieel, want als men weet dat in al die kleine visserijhavens het grootste gedeelte van de vis uit ter hand verkocht wordt, dan geven die statistieken ons slechts een benaderend beeld van het werkelijk verbruik.

Hieronder volgt de tabel over verscheidene jaren verspreid, met vanaf 1980 jaar per jaar:

Jaar	verbruik
1957	7,8 kg.
1960	9,8 kg.
1965	10,4 kg.
1970	10,5 kg.
1980	12,6 kg.
1981	12,9 kg.
1982	13,2 kg.
1983 (geschat)	13,5 kg.

Het verbruik in Nederland is net zo hoog als in West-Duitsland, maar ligt nog tamelijk ver onder dit van België/Luxemburg met 18,5, Groot-Brittannië met 17,3, Frankrijk met 22,2 en vooral Zweden met 32,5 kg. Het verbruik zal echter wel het hoogst liggen in Japan.

13,5 kg. per hoofd en per jaar, komt overeen met een gemiddeld verbruik van 37 gram vis of visprodukten per dag. Als we daarbij indachtig zijn, dat er reeds bij verscheidene gelegenheden op gewezen werd, dat vis onverzadigde vetzuren bevat zoals linolzuur, zeer geschikt voor gezonde hart- en bloedvaten, waardoor het cholesterolgehalte in het bloed verlaagt en een gunstige uitwerking heeft op de samenklontering van bloedvaatjes, dan verwondert het ons enigzins, dat er nog zoveel mensen zijn, die in het geheel geen vis verbruiken en zelfs bepaalde vooroordelen hebben ten overstane van dit gezond produkt.

VISHANDELAARS EN REDERS OPGEPAST !

B.T.W. OP VISPRODUKTEN IN NEDERLAND NAAR OMHOOG?

De Nederlandse Staatssecretaris Koning wenst de B.T.W. op de levensmiddelen tot 14 % te verhogen.

Eertijds werd het laag B.T.W.-tarief in voege gesteld voor het minst koopkrachtig deel van de bevolking. We veronderstellen dat dit gedeelte van de bevolking in Nederland het thans zoveel beter stelt (?), dat Koning meent, dat men het tarief kan gaan optrekken.

Hiermede komt de vis ook in het hoger tarief, hetgeen zeker niet van aard zal zijn om het verbruik te bevorderen. In Duitsland en België blijft dit wijselijk in het laagste tarief zodat onze konkurrentiemogelijkheden verbeteren. Het is immers een zeer gezond voedsel.

De invoer uit Nederland zal ook iets duurder worden, hetgeen een gunstige weerslag kan hebben op de eigen afslagprijzen.

Het is duidelijk, dat de voorgenomen optrekking van de B.T.W. voor voedingsmiddelen in Nederland met reden niet welkom is en allerminst in het visserijbedrijf. Men is bij onze Noorderburen van oordeel, dat een optrekken van de B.T.W. in overeenkomst met de omliggende E.E.G.-landen zou moeten gebeuren.

Voor Eerste Minister Martens en zijn ploeg zou dit wellicht welkom zijn, want men weet er niet van welk hout pijlen te maken om het begrotingstekort bij te werken, maar het zou zeker bij onze vissers en de bevolking in het verkeerd keelgat schieten evenals voor de visserijsektor in het algemeen. Zover is het echter nog niet, noch in Nederland noch bij ons.

GEEN TONG- EN PLADIJSAANVOER MEER IN NEDERLAND

Geen tong meer voor de Nederlandse vaartuigen in het gebied van de sector VII-h-k, daar het Nederland toegekend kwotum tong voor 1984 in dit gebied geacht wordt, reeds volledig opgevist te zijn.

De visserij op tong in dit gebied door vaartuigen, die de vlag van Nederland voeren of in Nederland geregistreerd zijn, evenals het aan boord houden, het overladen en het lossen van tong door Nederlandse vaartuigen in dit gebied gevangen, is dan ook sinds de publicatie van de hier op betrekking hebbende verordening, verboden, en verschenen in het E.E.G.-publicatieblad van 7 maart 1984.

In datum van 13 maart verscheen ook een E.E.G.-verordening met melding dat de vangsten van wijting in het deelgebied VII, uitgezonderd VIIa, door vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, geacht worden volledig te zijn opgebruikt voor 1984.

De visserij op wijting in deze wateren door vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, is aldus verboden, alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van wijting welke door vermelde vaartuigen gevangen is in dit deelgebied na 13 maart 1984.

■ In Nederland vissen nog altijd vijf spannen op haring. Deze zullen de haringvisserij mogen uitoefenen tot 31 maart. Op 2 juni wordt er dan opnieuw gestart voor het vissen op de ... maatjesharing, die voor het eerst mag aangevoerd worden op 4 juni. Tot 15 juli zal door de Nederlandse kottervloot alleen gekaakte haring mogen aangevoerd worden.

■ Bij machinefabriek Maaskant wordt een kotter verlengd met liefst 7,2 m (!). Bepaalde mensen vragen zich toch af of dit niet van het goede (!) teveel is omdat er altijd een goede bouwverhouding bestaat tussen de lengte en de breedte van een vissersvaartuig, kwestie van stabiliteit en een verlenging met 7,2 m voor een gewone kotter toch niet alledaags is.

„HET VISSERIJBLAD"

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

CANADESE ZEEHONDENJACHT NIET AFGESCHAFT

We herinneren ons de vele manifestaties van de milieurverenigingen voor de afschaffing van de zeehondenjacht in Canada, tegen het doden van jonge zeerobben in het bijzonder en van de zeehonden in het algemeen.

Door het mobiliseren van heel wat verenigingen en door een fel, maar **eenzijdige gekleurde kampagne** in de media, kreeg men het ten slotte klaar om Canada af te zonderen en vele landen, onder andere eveneens de E.E.G., er toe te brengen een invoerverbod op Canadese pelsen afkomstig van zeerobben, te doen uitvaardigen.

Canada bleef niet bij de pakken zitten en dreigde met de afschaffing van visrechten voor de E.E.G. in de Canadese wateren. Op een bepaald ogenblik moesten de Franse diepzeetreilers zelf de visserij in Canadese wateren staken.

Voor de Canadese pelsenuitvoerders was, in het bijzonder het verbod van invoer in de E.E.G., een zware klap, omdat de Europese Gemeenschap goed was voor ongeveer 75 % van de pelseninvoer. Het werd dus schipperen voor Canada, maar ook in de E.E.G. had men de visserij niet aan de kant van het invoerverbod op de Canadese pels.

Tegenover de openbare opinie legde de Canadese minister van Buitenlandse Zaken onlangs een verklaring af, dat de Canadese regering overwoog om de zeerobbenjacht af te schaffen. Het zal wel eerder een diplomatieke verklaring geweest zijn voor buitenlands gebruik, hetgeen niet belette, dat de Canadese minister voor Visserij onmiddellijk op het strijdtoneel verscheen en prompt bekend maakte, dat ook dit jaar de zeehondenjacht zou doorgaan.

Anderzijds, met het oog op Britse visserijrechten in de uitgestrekte Canadese wateren, haaste Groot-Brittannië zich zeker niet om het invoerverbod door de E.E.G. uitgevaardigd, toe te passen.

Maar ook de milieuverenigingen bleven niet stil zitten en lieten duizend brieven schrijven naar Britse en Amerikaanse grootwarenhuizen en visverbruikers om de Canadese visprodukten te boycotten. Dit gaf reeds aanleiding vanwege de Britse supermarktketen Tesco om een verklaring te geven, dat zij geen gram Canadese vis meer zouden inkopen!

Ook Amerikaanse bedrijven overwegen één-zelfde maatregel, uit angst voor een boycotaktie van milieugroeperingen!

In elk geval weigert de Canadese visserijminister De Baene, aan de chantage van de milieugroeperingen toe te geven, en hij heeft gelijk.

Wij zelf voegen er aan toe, dat de milieuverenigingen zich best ook eens zouden bemoeien met de toediening van kankerverwekkende DES-hormonen aan het slachtvee. Dit is ook geen milieuvriendelijke tussenkomst.

Vergeten we anderzijds niet, dat de zeerobbenjacht van oudsher ontstaan is onder de vissersbevolkingen omdat deze dieren een zo geweldige slachting onder de vis aanrichten, dat men de robbenpopulatie verplicht was binnen zekere perken te houden. Dit schijnt de milieugroeperingen echter niet te beroeren.

Moesten de zeerobben werkelijk niet binnen bepaalde perken door de mens zelf gehouden worden, dan zouden we spoedig met een invasie van zeerobben op de Schotse Britse en zelfs Nederlandse en Belgische kusten gekonfronteerd worden.

Wel moeten we toegeven dat, wat vroeger een niet-commerciële jacht was, thans uitgegroeid is tot een commerciële jacht waardoor men de oude volwassen robben spaart en de jonge zeerobben doodt omdat de pels veel meer waard is.

Er zou dus ergens een kompromis moeten gevonden worden, maar de zeerobbenjacht zou dan heel wat kostelijker worden omdat de pels van een volwassen rob niet, of weinig geprijsd is en heel wat aan de staat gaat kosten.

Zeerobben zetten zich geweldig voort omdat ze praktisch geen natuurlijke vijanden hebben. Anderzijds volstaat het hen niet om de vis te jagen om zich te voeden, maar zij jagen ook uit zuiver jagersinstinkt, waardoor zij heel wat dode of gekwetste vis achterlaten. Vooral de zalmvissers zijn gebeten op de zeerobben omdat ook deze laatsten liever een zalm lusten dan een gewoon visje.

In elk geval is het voor de milieugroeperingen gemakkelijk de bescherming op te nemen voor de zeerobben, waarbij duchtig in het leder van de vissers gesneden wordt. Al die milieugroeperingen krijgen veel te veel ziekelijke neigingen en bemoeien zich veelal met zaken, waarvan ze weinig of niets afweten.

DE VOORGESCHIEDENIS VAN EEN BLIKJE TONIJN

Wanneer U een blikje tonijn opent, zou u moeten weten dat dit produkt het resultaat zou kunnen zijn van een diepzeevisserij-overeenkomst tussen de Europse Gemeenschap en de zonovergoten eilandenrepubliek van de Seychellen in de Indische Oceaan.

In de overeenkomst, die vooral de Franse diepzeevloot ten goede zal komen, verleent de regering van de Seychellen de komende drie jaar 18 tonijnbootvergunningen voor de Seychellenwateren voor koelschepen uit de Europese Gemeenschap.

Voor deze vergunning moet voor elke ton vis ruim 50 gulden (920 B.fr.) op tafel worden gelegd. De Gemeenschap zal daar nog eens bijna 762.000 gulden (bijna 14 miljoen B.fr.) per jaar bovenop doen plus bijna 635.000 gulden (11,5 miljoen B.fr.) voor een wetenschappelijk samenwerkingsproject

„HET VISSERIJBLAD"

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

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam:
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SPAANSE KWOTA IN DE GEMEENSCHAPSWATEREN

In verband met het Frans-Spaans visserij-incident geven we hieronder de vangstkwota die de Spaanse vissers in de sektoren VI, VII en VII in de Gemeenschapswateren mogen vissen.

Voegen wij hier nog aan toe, dat de Spaanse vaartuigen in het bezit moeten zijn van een vergunning en dat er voor 1984 slechts 106 vergunningen werden uitgereikt.

De vergunningen kunnen ongeldig verklaard worden indien de Commissie op de 5de en 20ste dag van elke maand niet beschikt over de door de bevoegde instanties van Spanje mede te delen gegevens betreffende de vangsten per vaartuig en de aanvoer in iedere haven door deze vaartuigen gedurende de daaraan voorafgaande vijftien dagen.

1. VANGSTKWOTA

Soort	ICES-afdelingen	Hoeveelheid (in ton)
Heek	VI	920
	VII	3.160
	VIII	3.820
Andere soorten die als bijvangst bij de gerichte heekvisserij worden gevangen	VI	2.300
	VII	6.320
	VII	7.640
waarvan: zeeduivel	VI	300
	VII	950
	VIII	700
schartong	VI	500
	VII	2.100
	VIII	450
Ansjovis	VIII	29.000
Tonijn	VI, VII, VIII	onbeperkt
Braam	VII g, h, j, k	onbeperkt

2. TOEGEPASTE BIJVANGST

Bij gerichte visserij op	Bijvangst van	Maximaal toegestane bijvangst
Heek	Kabeljauw Schelvis Wijting Witte koolvis Zwarte koolvis	Het totaalgewicht van de bijvangst van al deze soorten mag niet meer bedragen dan 3% van de totale vangst aan boord.
	Haringachtigen Langoestines	Het totaalgewicht van de bijvangst van al deze soorten mag niet meer dan 5% van de totale vangst aan boord.
	Tong Schol Haring	De bijvangst van deze soorten mag niet aan boord worden gehouden.
Sardienen	Horsmakreel	Het gewicht van de bijvangst van deze soort mag niet meer bedragen dan 10% van de totale vangst of 10% van een monster van ten minste 100 kg. dat aan boord is na sortering in het ruim van het vaartuig.
	Andere soorten (met inbegrip van invertebrata)	De bijvangst van andere soorten mag niet aan boord worden gehouden.

Of dit in het verleden al allemaal nageleefd werd, betwijfelen we sterk.

Er moet eveneens een logboek worden bijgehouden waarin na elke trek moet genoteerd worden:

1) de gevangen hoeveelheden van elke soort in kg.;
2) de datum en het tijdstip waarop de trek begonnen en geëindigd is;
3) het statistisch vak van het gebied waarin de trek begonnen en geëindigd is;
4) de toegepaste vismethode;
5. alle verplichte verzonden radioberichten.

OPNIEUW SCHOTEN VOOR DE BOEG VAN EEN BRITS-SPAANS VLAGGESCHIP

In de Golf van Biscaye kwam het zaterdag jl. terug tot een incident tussen de Franse marine en een vroeger Spaanse treiler, die onder Britse vlag heringeschreven werd.

Gezien het vaartuig zich niet stoorde aan de sommaties van het Frans fregat, werden verscheidene schoten voor de boeg van het vaartuig gelost. Volgens de Spanjaarden viste het vaartuig buiten de 200-mijlzone.

Eén en ander wijst er eveneens ook op dat, niettegenstaande het zwaar incident van een paar dagen voordien, de Franse marine niet geneigd schijnt de Spaanse vissers maar te laten doen.

Ook is de overdreven herrie die in Spanje tegenover de aktie en het optreden van de Franse marine gemaakt werd, niet goed ontvangen bij de Franse mariniers, die reeds jaren lang met de onvoorstelbare tuchteloosheid en arrogantie van de Spaanse vissers te kampen hebben.

De Spaanse herrie heeft alleen maar het verkeerd effekt teweeg gebracht in die zin, dat de Franse marine in het vervolg niets meer door de vingeren zal laten glippen en streng optreden.

Met hun arrogante kampagne hebben de Spanjaarden een verkeerd effekt uitgelokt. Hadden ze zich trouwens gevoegd naar het reglement en naar de richtlijnen van de Franse marine, dan had er zeker geen incident plaats gegrepen. De heetgebakerde chauvinistische Spanjaarden verdienen inderdaad een les en ook aan het Franse geduld komt er ten slotte een eind.

In elk geval zijn we overtuigd dat het de stropers zijn die zullen moeten ontbinden, en zich zullen moeten onderwerpen en aanpassen aan de reglementen. Ondertussen vernamen we dat deze week eveneens enkele vrachtwagens in brand gestoken werden en/of beschadigd aan de grensovergang tussen Frankrijk en Spanje en enkele Franse ambassades aangevallen werden.

Triestige praktijken om illegale optredens te verrechtvaardigen. Waar is hier de kracht van de E.E.G.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ De vroegere diepvriestreiler „Kirkella" van de Engelse Marr-rederij, zal omgebouwd worden tot één der best uitgeruste „stand-by" vaartuigen voor de Noordzee-olieindustrie. Het vaartuig zal 300 mensen kunnen opnemen en medische verzorging geven in geval van ramp bij ontginning van de Noordzee-olie, via de olieboreilanden en platformen. De treiler zal eveneens uitgerust worden met een helikopterplatform en twee snelle reddingsvaartuigen om mensen op te pikken op zee of voor evakuatie van de booreilanden.



De „Kirkella", een prachtige hekdiepvriestreiler van de Marr-rederij die omgebouwd wordt tot een stand-by-vaartuig voor de offshore industrie op de Noordzee. (foto Fishing News Heighway 87 London).

■ Ter hoogte van de Britse Hamshire Coast, hebben vissers des nachts verscheidene malen ontploffingen op zee gehoord, zonder de oorzaak hiervan te kunnen bepalen. Men brengt deze ontploffingen nu in verband met heel wat dode kabeljauw, platvis en kongel, die op de stranden van Hampshire aanspoelt, zodat sommigen een illegale visserij door stropers vermoeden bij middel van onderwaterontploffingen.

■ Lord Mansfield, zeer goed in de Britse en in het bijzonder bij de Schotten gekend als gewezen visserijminister, wordt thans verzorgd van de gevolgen van een hartaanval onlangs opgelopen.

■ Leden van de Britse producentenorganisaties uit Grimsby en Hull hebben hun uitkeringen voor opgevangen vis over het jaar 1983 verloren omdat de vis niet volgens de standaardgrootten van de E.E.G. uitgezocht werd. Het was de Sea Fish Industry Authority die een onderzoek had ingesteld en het desbetreffend verslag aan het ministerie heeft overgemaakt. Dit verslag wordt niet kenbaar gemaakt. Ook te Lowestoft zou men de indeling in juiste grootten niet geëerbiedigd hebben. Ja, de Engelsen zijn veel stipter in het toepassen van E.E.G. reglementen, dan om het even welke andere Europeanen, de Duitsers, Noren en Belgen uitgezonderd.

■ Een merkelijke verbetering van het weder bezorgde de afslag in het Schotse Peterhead wederom een grote aanvoer. Iets meer dan 53.400 bennen werden aangevoerd voor een afslagwaarde van 886 miljoen B.fr. De aanvoer gebeurde door 196 vaartuigen, die aldus een gemiddelde aanvoer telden van 272 bennen voor een gemiddelde afslagprijs van 1.660 fr. de ben van 50 kg. Peterhead is de eerste Schotse haven en zelfs Britse haven, in belangrijkheid zowel wat de aanvoer in gewicht als in waarde betreft.

■ Door de instelling van een vergunningssysteem in Groot-Brittannië voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen, hebben vijftien scheepsbouwers van vissersvaartuigen boven de veertig voet, reeds laten weten, dat zij, als gevolg hiervan niet meer aan de nodige orders zullen komen om hun bedrijf in stand te houden en dat de werkverschaffing hierdoor zwaar in het gedrang zal komen.

■ In Groot-Brittannië is men niet te spreken over het feit dat op de grootste tentoonstelling ter wereld voor zeevisprodukten onlangs te Boston in de Verenigde Staten gehouden, geen enkel Brits produkt aanwezig was, noch een vertegenwoordiging, noch een stand van een Britse firma. Wel trof men er uitgebreide nationale stands aan van Noorwegen en Frankrijk, samen met partikuliere standen uit Canada, Spanje, IJsland en Ierland, die aldus de aanwezigheid van hun produkten op de binnenlandse markten van de Verenigde Staten kracht bijzetten. Het Brits departement keek de kat uit de boom. Een verkeken kans voor het Brits produkt menen onze overburen.

■ Eén van de treilers van de Britse Hamling-rederij die in faling verklaard werd, hetgeen ook voor bepaalde mensen in Nederland zware konsekwenties had, is ten slotte aan het buitenland verkocht met als voornaamste aandeelhouder een Marokkaan. Het vaartuig werd verkocht voor iets minder dan 40 miljoen B.fr., nadat voorheen twee aanbiedingen door de curator geweigerd werden. Het gaat hier om de St. Benedict, een zeer goed uitgeruste hekdiepvriestreiler, die één der beste Marokkaanse eenheden zal worden. Het vaartuig zal in de Marokkaanse wateren ingezet worden op de vangst van sardienen, makreel, tonijn, garnaal en inktvis. Wel zullen er aanpassingen aan boord dienen te gebeuren vanwege het heet klimaat waarin gevist zal worden. Stuurman, eerste en tweede motorist zijn Britten. Voor hoelang echter is een andere zaak.



De „St. Benedict", de grootste eenheid van het gefailleerde Britse Hamling-concern. Hamling was tevens de verkoopagent voor praktisch alle Belgische treilers die te Grimsby verkochten. (foto Fishing News, Heighway House 87 London).

ALLERLEI

■ Goed nieuws voor onze haringvissers, vermits het onderzoek van de aanwas van jonge haring uitgewezen heeft dat deze voor de zuidelijke Noordzeeharing bijzonder goed is. Nochtans hebben de Belgische haringvangers zeker niet te boffen met de vangsten die de voorbije maanden op de zuidelijke Noordzee gemaakt werden. Allen hebben nu overgeschakeld op de West of op het Kanaal en gelukkig met zeer goed gevolg.

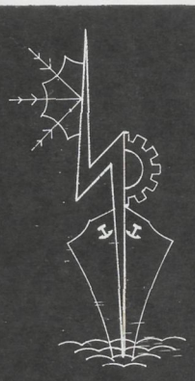
■ Het is in april twee jaar geleden dat een Britse duikboot in de netten van een Ierse treiler terecht kwam, dit vaartuig achterwaarts mede nam en tot zinken bracht. Dit gebeurde in de Ierse Zee. Ondertussen is er nog altijd geen schaderegeling tot stand gekomen tussen de Britse regering en de reder. Nu kwam er in de Ierse Zee nogmaal een Britse duikboot in de netten van een treiler terecht, nl. de Franse treiler „Jeanne de Lorraine". Het kapseizen van de Ierse treiler indachtig, kapte men echter de sleepkapels door.

■ Een klein draagbare computer die slechts een paar kg. weegt, werd door een Amerikaanse firma op de markt gebracht voor gebruik aan boord van vissersvaartuigen. De computer is bestand tegen de zoute lucht en tegen regen en zou uitkomst geven voor het bijhouden en de optellingen van het vislogboek, waarvoor het zou kunnen geprogrammeerd worden! Straks zal men van de schippers nog komputerkennis en programmatie eisen.

■ In een Frans veterinair laboratorium heeft men vastgesteld, dat de dood van duizenden meeuwen op de Franse kusten, door een bacterie veroorzaakt werd, de „Vibrion N.A.G.". Normaal zijn heel wat zeevogels, vissen en schelpdieren drager van deze bacterie maar zonder dat deze schadelijk zijn voor het organisme van deze dieren. Door de vele en langdurige stormen konden de zeevogels niet meer aan het normaal voedsel geraken en velen waren zodanig verzwakt, dat hun normale weerstand tegen betrokken bacterie hieronder zodanig leed, dat de Vibrion de bovenhand kreeg.

■ In bepaalde buitenlandse visserijvakbladen komt er thans nog maar een reactie op gang tegen de beschuldigingen dat het verbruik van garnalen in Nederland de oorzaak was van de dodelijke dysenteriegevallen. Thans nog maar wordt in bepaalde vakbladen op de op sensatie gerichte mediaberichten gewezen en op de hetze die toen gevoerd werd tegen het verbruik van garnaal in het bijzonder en van visprodukten in het algemeen. Wij hebben gelukkig niet gewacht om vanaf de eerste dag voorbehoud te maken, zonder nochtans het onderzoek te hebben willen vooruit lopen. We hebben voor de zoveelste maal gelijk gekregen. We zouden bijna geneigd zijn ons af te vragen welk visprodukt nu de volgende maal aan de beurt komt. De media moeten van tijd tot tijd hun sensatiepresentje krijgen, maar waar zijn de producentenorganisaties om ze hiervoor gerechterlijk ter verantwoording te roepen? Men zou in de toekomst zich dan beter overwegen.

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
50.33.27 R. DEDRIE
26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

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

■

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

■