

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 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

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 20 augustus 1982 — Nr. 31

VOLGENS EEG-COMMISSIE IS BELGISCHE ENERGIE-BESPARING IN DE VISSERIJ EEN VERKAPTE TOELAGE

Volgens een schriftelijk antwoord van de EEG-Commissaris voor de Visserij, de heer Contogeorgis, op de schriftelijke vraag hem gesteld door de heer Van Miert, is de EEG-Commissie van oordeel, dat de maatregel genomen door de Belgische regering om een premie uit te keren ter aanmoediging van de brandstofbesparing, een vorm van verkapte subsidiëring van deze sector betekent.

Bijgevolg is dit, als we dit verder doortrekken, gelijk te stellen met een diskriminatiemaatregel ten overstaan van de visserij uit de partnerlanden, aldus de EEG-commissaris. Maar ook de partnerlanden subsidiëren hun visserij onder de één of andere vorm, zoals in Groot-Brittannië door het regelmatig verlenen en uitdelen van financiële steun, die al in de miljarden loopt; verder zoals in Frankrijk door een rechtstreekse subsidie op de brandstofaankoop, in Ierland door eveneens een rechtstreekse tussenkomst vanwege de regering, alhoewel deze lager ligt, maar ze ook met de visgronden voor zich liggen. Anderzijds deelden wij nog verleden week de beslissing van de West-Duitse regering mede die enkele honderden miljoenen ter beschikking stelt, zowel van de diepzeevloot als van de kottervloot.

Wij houden het er dan ook bij, zoals we dit reeds herhaaldelijk in ons blad verdedigd hebben, dat om deze door de Commissie als verkapte subsidies gedoodverfd en als diskriminerend aangezien tussenkomsten uit te schakelen, er slechts één mogelijkheid open staat, namelijk deze van één door de EEG toegekende subsidie voor brandstofaanschaffing. Alleen deze uniforme en gelijke betoelaging zou dan werkelijk de diskriminatie tussen de visserij kunnen uitschakelen. We hebben het zelfs voor dat dit het „ei van Colombus” is.

In elk land is de betrokken minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, overtuigd van de noodzakelijkheid van betoelaging voor aanschaffing van brandstof in de visserij.

Gezien de EEG tegen betoelaging haar veto stelt, zoekt men praktisch in alle partnerlanden het achterpoortje om tot een, al of niet belangrijke subsidiëring te komen voor de eigen visserij. We mogen dan ook de vraag stellen, waarom de betrokken ministers, die toch gezamenlijk het heft in handen hebben, de stier dan ook niet bij de horens grijpen en een éénvormige EEG-subsidie instellen, waardoor dan pas de diskriminatie tussen de visserij in de partnerlanden zou uitgeschakeld worden. Thans heeft het afzonderlijk optreden van de visserijministers veel meer weg van een cirkusoptreden en het in bedekte vorm uitwerken en uitdelen van toelagen.

Ook de betrokken Nederlandse minister is overtuigd van de moeilijke situatie van de Nederlandse visserij en van het hachelijk probleem dat de, uit de hand gelopen stijging van de brandstofprijzen betreft. Het is dus praktisch een unanieme overtuiging van alle regeringen in het algemeen en van alle ministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben in het bijzonder, dat steunmaatregelen beslist noodzakelijk zijn wil men binnen afzienbare tijd bepaalde drama's in de visserijsector vermijden, drama's die reeds op beperkte schaal voorkomen. Waarom dan al die verkapte maatregelen die geen naam hebben? Waarom in feite deze komedie, vermits toch alle ministers van de noodzakelijkheid overtuigd zijn? Wie werpt de knuppel in het hoenderhok en wijst in de Commissie en/of in de Raad van de ministers op het enigszins schijnheilig en tevens ondoelmatig optreden in zoveel landen?

Ter volledige inlichting van onze lezers geven wij hieronder in extenso de schriftelijke vraag weer van de heer Van Miert, Belgisch parlementair en lid van het Europees parlement, evenals het antwoord uitgaande van de EEG-Commissaris voor de visserij.

Steunmaatregelen voor de Belgische zeevisserij. — 19 maart 1982.

Onlangs heeft de Commissie een aantal procedures geopend t.a.v. nationale steunmaatregelen in de sector van de visserij. Meer in het bijzonder overwoog zij artikel 92 e. v. van het EEG-Verdrag toe te passen ten aanzien van nationale steun in België voor een bedrag van 60 miljoen Bfr. in 1981 ter aanmoediging van brandstofbesparing in de visserijsector. Deze geplafoneerde steun bedroeg 5 Bfr. per bespaarde liter brandstof en per in 1981 gepresteerd zeeuur.

Waarom meent de Commissie dat een dergelijke voorziening, gezien het door haar gestimuleerde streven naar energiebesparing en de sectoriële moeilijkheden in de sector van de zeevisserij, aanleiding geeft tot ongeoorloofde mededinging?

Welke concrete maatregelen met energiebesparend karakter die strekken tot behoud van de werkgelegenheid in de visserij, heeft de Commissie desgevallend genomen?

Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie (9 juli 1982)

De Commissie heeft geen principiële bezwaren tegen steunmaatregelen ter stimulering van de brandstofbesparing in de visserijsector (voorzichting, vorming, investeringen...). Dit standpunt is in harmonie met de resolutie van de Raad van 9 juni 1980 betreffende nieuwe beleidslijnen voor de Gemeenschap op het gebied van energiebesparing. Zij heeft trouwens zowel in haar voorstellen inzake het structuurbeleid voor de visserijsector als bij de selectie van de projecten die voor bijstand uit het EOGFL, Afdeling Oriëntatie, zijn ingediend, bijzonder belang gehecht aan de maatregelen die gericht zijn op brandstofbesparing en behoud van arbeidsplaatsen in de visserijsector.

(Vervolg op blz. 2)

Lees in dit nummer:

In deze uitgave leest U over het afwijzen door de EEG van de door de Belgische regering toegekende premie voor brandstofbesparing ■ de uitstelpremie voor latere verwerking van uit de markt genomen partijen vis ■ Zweeds-Russische onenigheid over een gemeenschappelijke visserij-middellijn in de Baltische Zee ■ Holland op zijn smalst ■ groter diameter voor traag draaiende motor brandstofbesparend ■ Duitsland niet opgezet met Deense boycot gemeenschapsvisserijbeleid ■ Belgische wetgeving niet streng genoeg voor olielozingen op stromen en rivieren ■ nog steeds kanaalverbinding of een Euroroute ■ rechten en plichten van de producentenorganisaties ■ ...en verder de visprijzen op de Belgische afslagen, de verwachtingen, schadegevallen ter visserij, marktprijzen in Nederland en internationale visserijweetjes.

Aangezien de voorgenomen premie geen enkele financiële verplichting voor de begunstigde meebrengt, op lange termijn geen effect heeft op het energieverbruik van de begunstigde en er in de praktijk slechts toe leidt dat **de begunstigde minder moet betalen voor zijn in 1981 verbruikte brandstof**, heeft de Commissie geoordeeld dat de door het geachte Parlementslid bedoelde ontwerp-maatregel van de Belgische overheid **niet kan worden beschouwd als een steunmaatregel voor de energiebesparing en dat deze steun in feite slechts een vorm van bedrijfssubsidie is.**

GEEN BELGISCHE TUSSENKOMST MEER IN DE TOEKOMST?

We vragen ons af of de stellingname van de EEG, bij monde van haar Commissaris voor de Visserij, niet aan de basis ligt van de beslissing van onze regering in het algemeen en van de staatssecretaris De Keersmaecker in het bijzonder, om voor 1982 de premie voor brandstofbesparing, ten minste voor het ogenblik, af te schaffen.

Als we de steunmaatregelen nagaan, die bepaalde landbouwprodukten, of bepaalde EEG-landen van de Gemeenschap kunnen bekomen, dan zien we niet in hoe dit eveneens voor de visserij niet kan! Of bestaan er soms twee maten en gewichten, naar gelang de belangrijkheid van de kiessector en van het aantal kiesgerechtigden? Of roert men in de visserij de trom niet voldoende? In dit verband kunnen we ons zeker de vraag stellen waarom de thans in func-

tie zijnde Europese producentenorganisatie, die alle nationale producentenorganisaties van de partnerlanden in haar schoot verenigt, eveneens niet tot bepaalde spektakulaire maatregelen overgaat, zoals dit in de landbouw gebeurt?

Het is inderdaad niet de eerste maal dat de EEG wakker geschud en tot tussenkomsten verplicht wordt door het lam leggen van grote verbindingswegen door de tractoren van de landbouwers, door het beletten van bepaalde invoer aan de landsgrenzen en door het uitkappen van landingen over het wegdek.

Ook de vissertij in de verschillende landen kan zich spektakulair manifesteren door het lam leggen van de haventrafiek, door bepaalde priakties, enz... Als dit toegelaten is voor de boerenorganisaties en daar ophef maakt met klinkende resultaten, dan zien we niet in, dat deze manier van handelen voor de visserij zou moeten verstoken blijven.

In elk geval weet onze regering nu van de EEG-stellingname dat de Commissie te Brussel de premie aan de visserij ter aanmoediging van brandstofbesparing, in feite NIET beschouwt als een steunmaatregel voor de energiebesparing en dat deze steun in feite slechts een vorm van **BEDRIJFSSUBSIDIE** is. Als er nu een klacht zal ingediend worden bij het Hof van Justitie te Luxemburg, of als deze klacht reeds ingediend is, moeten we nog afwachten.

We herhalen dan ook dat de betrokken ministers zich zo spoedig mogelijk moeten beraden over een eenvormige EEG-steunmaatregel, want het is werkelijk vijf vóór twaalf voor het visserijbedrijf.

VEEL ZEEVIS OMGEKOMEN BIJ GEBREK AAN ZUURSTOF

De grote hitte der laatste weken en het afwezig zijn van sterke winden, heeft het zeewater voor de kusten van, ondermeer Bretagne zodanig zuurstofarm gemaakt dat tonnen en tonnen vis de verstikkingsdood gestorven zijn, vooral tongen, zeebaars en zeepaling.

Door de grote warmte heeft het plankton, de kleine oppervlakteplantjes op het zeewater zich zo sterk vermenigvuldigd, dat deze praktisch alle aanwezige zuurstof opgebruikten. Het water had er een temperatuur van boven de 20° hetgeen uitzonderlijk is.

De kustvissers vangen heel wat dode vis in hun netten en ook spoelt er veel dode vis op het strand, zodanig zelfs, dat er zich een rottende verpestende geur ontwikkelt op bepaalde stranden, natuurlijk zeer tot ongenoegen van de vakantiegangers.

Ook de lange afwezigheid van een sterke zeebries, heeft schuld aan deze toestand. Het belet het vernieuwen van het kustwater en het verspreiden van de oppervlakteplantjes over een veel groter gebied. Het te lang stilstaande water is terzelfdertijd een dam die het afvalwater van de grote rivierriolen in de kustwateren gevangen houdt. Als we ons voorstellen wat de Seine bv. in de Seinebaai aan afval- en rioolwater stuwt, dan kan men best begrijpen, dat er dergelijke katastrofen onder vis onder de kust plaats grijpen. Jonge tong en de kustpaling wordt er het voornaamste slachtoffer van.

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder **DE SMEDT Paul**,
Gheerwijnstraat, 17 te 8000 BRUGGE - Tel. 050/33.95.81

— O —

WEGENS FAILLISSEMENT

**OP ZATERDAG VIER SEPTEMBER 1900 TWEEENTACHTIG
OM VEERTIEN UUR IN DE NAMIDDAG
IN DE VISSERSHAVEN TE BRUGGE-ZEEBRUGGE**

**OPENBARE VERKOPING ONDER VOORWAARDE VAN HOGER BOD
BINNEN DE 15 DAGEN VAN**

HET VISSERSVAARTUIG Z.198 „LORENZO”

Zijnde een vissersvaartuig uit staal, gebouwd in 1967 op de werf J. DE-WEERT te Oostende, met een brutotonnemaat van 146,70 en een nettotonnemaat van 47,57, hebbende een lengte van 29,20 m., een breedte van 7,28 m. en een holte van 2,90 m. en uitgerust zijnde met een motor A.B.C. type 8MDX - 500 P.K., bouwjaar 1966 - nr. M 8762, thuishaven Zeebrugge.

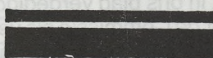
VOORWAARDEN VOLGENS LASTENBOEK

TE BEZICHTIGEN: de verkoopdag van 10 tot 12 uur in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge.

HET LASTENBOEK KAN INGEZIEN WORDEN OP HET KANTOOR VAN VOORNOEMDE GERECHTSDEURWAARDER.

Dit op verzoek van Meester **CLAESSENS Ignace**, advocaat te 8370 Blankenberge, Albertstraat 11, in zijn hoedanigheid van curator over de falings van de P.V.B.A. **REDERIJ VANTORRE-VERGAERDE**, met maatschappelijke zetel te Knokke-Heist, Hermans Liebaertstraat 32.

AVIA



**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

DE BRANDSTOFTOELAGE IN BELGIE

In ons hoofdartikel hebben we gewezen op het feit dat België in het kader van de EEG beschuldigd wordt een verkapte brandstoftoelage te geven aan de visserij en hebben we er enkele beschouwingen aan gewijd, die wijzen op het feit hoe hetzelfde en zelfs meer geschiedt in de ene of andere vorm in al de ons omringende landen.

Niemand kan ten andere loochenen, dat geen enkel visserijuitbating tot welk land men ook behore, niet af te rekenen heeft met de onhoudbare toestand geschapen door de hoge mazoutprijzen, die niet twee maal die zijn van 1973, maar tot zeven maal deze prijs zijn uitgegroeid en zelfs dit jaar nog 35 t.h. hoger liggen dan in 1981.

Het is dan ook belachelijk steeds rond de pot te draaien.

Door de huidige Staatssecretaris, de heer De Keersmaecker, wordt in allerlei persmededelingen en bladen beweerd en geschreven dat de regering beslist heeft de brandstofbesparende (?) premie voor de visserij van 5 tot 8 fr. de liter op te drijven. Maar dit is voor 1981 en

niet voor 1982.

Elkeen meent nu, dat op de officiële prijs toen in voege, de vissers een teruggave van 5 tot 8 fr. per liter ontvangen.

NIETS IS MINDER WAAR!

De werkelijkheid gebiedt te melden dat de vorige regering voor het jaar 1981, deze teruggave bepaald en uitbetaald heeft op basis van 1,50 fr. per liter en dat in juli 1982 op aandringen van de Eerste Minister en het advies van de heer Tindemans, deze premie van 60 ten honderd verhoogd is en dus voor 1981 gebracht werd tot een teruggave van 2,40 fr. per liter in plaats van 1,50 fr.

Over 1982, op een ogenblik dat de brandstofprijzen al 35 t.h. hoger liggen dan in 1981, heeft de Staatssecretaris voor Landbouw geweigerd nog om het even welk bedrag te voorzien waar hij aan de Land- en Tuinbouw toegezegd ook voor energiebesparende methoden, wat een grove leugen is, honderden miljoenen heeft doen toekennen.

Waar begin 1981 de officiële brandstof-

prijs voor de visserij 9,40 fr. noteerde is deze op 15 aug. 1982 tot 13,04 fr. gestegen, wat 3,64 fr. de liter meer is of 38 t.h.

Het wordt tijd, dat de pers en het publiek niet meer wordt misbruikt om allerlei fabels wijs te maken, maar dat men de werkelijke toestand weergeeft.

Dergelijke kiespropaganda kunnen we missen en past niet op een ogenblik dat honderden miljarden verspild worden om ten dode opgeschreven bedrijven te trachten recht te houden, waar een gezond bedrijf als de visserij in deze aan gelegenheid volledig aan haar lot overgelaten en genegeerd wordt.

We zullen de eersten zijn om Staatssecretaris De Keersmaecker lof toe te zwaaien, wanneer hij voor de visserij iets doet, maar het mag en moet gezegd dat, sedert hij het bewind van landbouw en... visserij (?) in handen heeft, hij in elk geval de Belgische visserij nog geen minste reddende hand heeft toegestoken, zelfs toen België in de eerste helft van 1982 voorzitter was van de Europese ministerraad.

P. VANDENBERGHE.

FAILLISSEMENTEN IN DE VISSERIJ

Onze lezers en vooral reders hebben kunnen vernemen, dat de eigenaars van de Z.40, de Z.41 en de Z.198 onlangs failliet verklaard werden en dat nog volgende week ons een gelijkaardig faillissement te wachten staat met het prachtig schip van de O.168.

Vorige week zaterdag waren er talrijke liefhebbers (?) ter vismijn van Zeebrugge samengekomen om, velen uit weergierigheid, te vernemen aan welke prijs het eerste bod op de Z.40 en Z.41 zou geschieden.

De Z.40, werd ingesteld voor de belachelijke prijs van 500.000 fr. door een reder uit Middelkerke, terwijl het tweede vaartuig de instelprijs haalde van 700.000 fr. geboden door de reder Robert Vlietinck van de Z.500.

Een nieuwe verkoopdag voor deze twee vaartuigen wordt vastgesteld, voor zover er ondertussen binnen de 15 dagen een hoger bod van één tiende van de koopprijs gedaan wordt met maximum 250 duizend frank.

Deze som moet op het kantoor van de gerechtsdeurwaarder in consignatie worden gegeven.

De beide vaartuigen waren zoals men weet slechts in 1973 gebouwd en verzekerd voor 12 miljoen frank en 500.000 frank voor het vistuig voor totaal verlies met het vaartuig.

De nog blijvende gehypothekeerde schuld ter Nat. Mij voor Krediet aan de Nijverheid beloopt op het huidig ogenblik nog 11.877.000 fr. voor beide schepen of voor elk 5.938.500 fr. en de inte-

rest van het laatste jaar, alsook de laatste verzekeringspremie. De laatste wissels lopen over 1981-'82-'83-'84-'85 en '86 en vertegenwoordigen voor elke wissel 352.250 fr. aan een interest van 10,70% voor de wissels van 1981 en 1982 die niet betaald werden en aan 7,50% voor de wissels welke in 1983 tot en met 1986 vervallen.

Op die interest is er een Staatstussenkost van 3 th.

Het is een feit dat een reder of jonge schipper welke die vaartuigen wil kopen, deze schulden in dezelfde voorwaarden van afbetaling bij de N.M.K.N. zou kunnen kopen en bij toestemming van het Ministerie van Verkeerswezen en de N.M.K.N., de wissels van 1981 en 1982, die vervallen zijn, deze zou kunnen zien verzetten naar 1987 en 1988.

Daarentegen zouden de verlopen interesten tot op heden, alsook de verzekeringspremie welke dit jaar niet betaald was, vooraf bij de koopsom dienen betaald. Wie dus een berekening wil maken, zal kunnen vaststellen, dat in geval van toestemming er van nu tot en met 1988 voor elk schip nog af te korten is en wissels van 352.250 fr. elk, de som van 2.818.000 fr. voor elk vaartuig in wissels en voor wat de rest betreft, mits een ernstige waarborg op schip en een onroerend goed een akkoord met de N.M.K.N. mogelijk is.

Alle andere schuldeisers zijn er aan voor hun tegoeden, zo deze schepen elk voor niet meer verkocht worden dan ongeveer zes miljoen frank, waarbij de nog te vervallen wissels dus inbegrepen zijn.

Worden ze voor een hoger bedrag verkocht, dan zou het overblijvende bedrag, na aftrek van de kosten van deurwaarder, enz., pondpondsgewijze onder de niet bevoorrechte schuldeisers verdeeld worden.

De reders of schippers welke verder inlichtingen wensen, mogen zich steeds wenden tot Hulp in Nood, H. Baelskaai 27, Oostende; tot Hand in Hand, Rederskaai, Zeebrugge of tot de N.M.K.N., Sterrenkundelaan 14, 1030 Brussel.

DE VERKOOP VAN DE O.168 EN DE Z.198

In afwachting dat de N.M.K.N. tot de openbare verkoop van dit vaartuig overgaat, mag men zich steeds voor inlichtingen wenden tot Hulp in Nood.

Dit schip was verzekerd voor 25 miljoen frank.

Wat de Z.198 „Lorenzo” betreft, zal dit schip op 4 september verkocht worden (zie advertentie in dit blad). Het was verzekerd voor elf miljoen frank.

Alle inlichtingen hieromtrent kunnen verkregen worden bij de curator, Meester Claessens, J. Albertstraat 11, Blankenberge 8370. Hier zijn er geen wissels nog af te korten bij de N.M.K.N., daar de vroegere eigenaars dit schip verkocht hebben na hun schulden volledig aan de N.M.K.N. terug betaald te hebben. De hypothecaire schuld bestaat hier alleen bij een bankinstelling.

UITSTELPREMIE VOOR LATERE VERWERKING VAN INGEHOUDEN VIS

Bepaalde hoeveelheden waardevolle vis kunnen uit de markt genomen worden, niet om deze te vernietigen, maar om ze te verwerken voor later menselijk verbruik. Hiermede ontlast men de markt die op bepaalde ogenblikken te eenzijdig met een betrokken, alhoewel waardevol produkt zou bevoorradt zijn.

Dit wordt zeker heel weinig in praktijk gebracht omdat dit wel veel handelsinzicht vraagt van de betrokken organisaties en we dit niet altijd mogen verwachten.

We geven de voornaamste overwegingen en bepalingen van deze verordening hierbij weer, evenals een lijst van de produkten waarop deze verordening haar toepassing vindt.

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende dat is bepaald dat onder bepaalde voorwaarden voor sommige van de produkten die in bijlage zijn vermeld en die uit de markt zijn genomen, een uitstelpremie kan worden verleend voor de behandeling, de verwerking en de opslag met het oog op menselijke consumptie;

Overwegende dat ervoor dient te worden gezorgd dat de premie wordt toegekend voor produkten die met name geschikt zijn voor afzet na behandeling en verwerking;

Overwegende dat behandeling, verwerking en opslag van de betrokken produkten in dier voege moeten plaatsvinden, dat het risico van frauduleuze praktijken kan worden vermeden;

Overwegende dat voor een doeltreffende controle van de voor de premie in aanmerking komende produkten de premie alleen dient te worden toegekend voor de hoeveelheden die door de producentenorganisaties zelf of onder hun verantwoordelijkheid zijn verwerkt;

Overwegende dat het bedrag van de uitstelpremie zodanig moet worden vastgesteld dat het evenwicht op de markt van de betrokken produkten niet wordt verstoord;

Overwegende dat de uitstelpremie eerst aan het einde van het visseizoen kan worden uitgekeerd; dat om de toepassing van deze regeling te vergemakkelijken echter in de mogelijkheid dient te worden voorzien om voorschotten toe te kennen, mits zekerheid wordt gesteld,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD

Artikel 2

1. Er wordt slechts een uitstelpremie toegekend voor de in de bijlage van deze verordening vermelde produkten die voldoen

- inzake versheid en aanbiedingsvorm,
- aan nader vast te stellen voorschriften inzake grootte. Alleen de grootten die geen wezenlijk probleem opleveren met betrekking tot de afzet van het betreffende verwerkte produkt, kunnen in aanmerking worden genomen.

2. Deze premie wordt aan de betrokken producentenorganisatie slechts toegekend voor de uit de markt genomen hoeveelheden voor zover:

- deze hoeveelheden binnen een nader vast te stellen termijn op één of meer van de in de basisverordening vermelde manieren worden behandeld of verwerkt door de producentenorganisatie, of in opdracht van de betrokken producentenorganisatie binnen deze termijn op één of meer van deze manieren worden behandeld of verwerkt door een bedrijf,

- deze hoeveelheden volledig en definitief worden behandeld of verwerkt zodat aan de eisen van de handel wordt voldaan,

- deze hoeveelheden na behandeling of verwerking worden opgeslagen en weer op de markt gebracht onder nader vast te stellen voorwaarden,

- de producentenorganisatie ten aanzien van deze hoeveelheden op een nader te bepalen wijze mededeling doet aan de bevoegde instanties van de betrokken Lid-Staat.

Artikel 3

Het bedrag van de premie wordt vóór het begin van het visseizoen vastgesteld volgens de procedure van de basisverordening. Bij de berekening van dit bedrag wordt rekening gehouden met de kosten van technische aard voor behandeling, verwerking en opslag die tijdens het voorgaande visseizoen in de Gemeenschap zijn geconstateerd, met uitzondering van de hoogste kosten.

Artikel 4

1. De uitstelpremie wordt eerst aan de producentenorganisatie betaald nadat de bevoegde instantie van de betrokken Lid-Staat heeft geconstateerd dat de hoeveelheden waarvoor de premie is aangevraagd:

- niet groter zijn dan is aangegeven in de basisverordening,
- zijn behandeld, verwerkt en opgeslagen, alsmede weder op de markt gebracht volgens de voorschriften van deze verordening.

2. De premie wordt na het einde van elk visseizoen betaald door de Lid-Staat die de betrokken producentenorganisatie heeft erkend. Op verzoek van de betrokken producentenorganisatie worden haar evenwel met nader te bepalen tussenpozen voorschotten toegekend, mits de producentenorganisatie een zekerheid stelt waarvan het bedrag ten minste gelijk is aan het voorschot.

Artikel 5

De betrokken Lid-Staten voeren een controlestelsel in ten einde zich ervan te vergewissen dat de produkten waarvoor de premie wordt aangevraagd hiervoor in aanmerking komen.

Ten behoeve van deze controle houden de begunstigen een voorraadboekhouding bij die aan nader te bepalen voorwaarden dient te beantwoorden.

Artikel 6

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1983.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende

Ø (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende

Ø (059) 50 25 40

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Ø (059) 32 16 76

BIJLAGE

Omschrijving	Versheids- klasse	Aanbiedingsvorm
Noorse schelvis	E. A	in gehele staat
Kabeljauw	E. A	ontdaan van ingewanden en met kop
Koolvis	E. A	ontdaan van ingewanden en met kop
Schelvis	E. A	ontdaan van ingewanden en met kop
Wijting	E. A	ontdaan van ingewanden en met kop
Garnalen	A	enkel gekookt water

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

PLICHTEN EN RECHTEN VAN DE PRODUCENTENORGANISATIE

VERORDENING VAN DE RAAD VAN MINISTERS

Een verordening van 28 juni, zopas verschenen tot vaststelling van de algemene voorschriften voor de toekenning van een financiële vergoeding voor bepaalde visserijproducten, luidt als hieronder weergegeven. Deze verordening treedt in werking op 1.1.83.

Artikel 2

1. Toekenning van de financiële vergoeding vindt slechts plaats op voorwaarde dat de producentenorganisatie gedurende het gehele visseizoen de communautaire ophoudprijs heeft toegepast overeenkomstig de basisverordening.

2. Ingeval een producentenorganisatie haar leden toestaat hun produkten af te zetten volgens de door haar vastgestelde gemeenschappelijke voorschriften van de basisverordening, wordt de betrokken organisatie geacht aan de bedoelde verplichting te hebben voldaan indien haar leden de bedoelde communautaire ophoudprijs in acht nemen.

3. Indien een producentenorganisatie of een van haar leden haar of zijn produkten te koop aanbiedt in een ander gebied dan het eigen werkgebied, wordt voor het bepalen van het niveau van de op de betrokken hoeveelheden toe te passen ophoudprijs, de eventueel voor de in dat andere gebied geldende tolerantie van de basisverordening in aanmerking genomen.

Mocht het gebruik van de tolerantie in het betreffende gebied leiden tot de vaststelling van verscheidene niveaus waarop de produkten door de in dat gebied gevestigde producentenorganisaties uit de markt worden genomen, dan kiest de in de eerste alinea bedoelde producentenorganisatie of een van haar leden die haar of zijn produkten in genoemd gebied te koop aanbiedt, uit bovenbedoelde niveaus het niveau waarop de produkten uit de markt zullen worden genomen.

Artikel 3

Voor de financiële vergoeding komen alleen de uit de markt genomen hoeveelheden in aanmerking die :

- a) zijn gevangen door een lid van een producentenorganisatie ;
- b) te koop zijn aangeboden — via de producentenorganisatie, of — door een lid van de producentenorganisatie overeenkomstig de voorgeschreven reglementen van de basisverordening.
- c) voor ze uit de markt werden genomen, op een voor alle betrokken handelaren toegankelijke wijze te koop zijn aangeboden volgens de regionale en plaatselijke gebruiken en praktijken en waarbij moet zijn gebleken dat zij tegen de vastgestelde prijs geen koper vonden ;
- d) niet in aanmerking zijn gekomen voor de toekenning van de in basisverordening bedoelde uitstelpremie.

Artikel 4

1. Voor het bepalen van het bedrag van de financiële vergoeding worden in aanmerking genomen de hoeveelheden :

- a) per produkt, die vooraf overeenkomstig de in artikel 2 van de basisverordening bedoelde handelsnormen zijn ingedeeld en in de loop van het visseizoen te koop zijn aangeboden via de producentenorganisatie of door één van haar leden volgens de door haar opgestelde gemeenschappelijke voorschriften ;

b) die in de loop van datzelfde visseizoen uit de markt zijn genomen en voldoen aan het bepaalde in artikel 3, met uitzondering van hoeveelheden kleiner dan de overeenkomstig artikel 13, lid 2, van de basisverordening vast te stellen minimumhoeveelheden.

2. De bedoelde hoeveelheden, daaronder begrepen die waarvoor uitstelpremie wordt toegekend, komen naar chronologische volgorde van het uit de markt nemen voor de financiële vergoeding in aanmerking.

Met de hoeveelheden waarvoor de uitstelpremie wordt toegekend, wordt, ten belope van 80 % rekening gehouden bij de berekening van de hoeveelheden die voor de financiële vergoeding in aanmerking komen, en de berekening van de desbetreffende bedragen. Zodra de uit de markt genomen hoeveelheden waarvoor een financiële vergoeding is toegekend, en 80 % van de hoeveelheid waarvoor een uitstelpremie is toegekend, samen meer bedragen dan 20 % van de te koop aangeboden hoeveelheid, worden geen financiële vergoedingen noch uitstelpremies meer toegekend.

Artikel 5

De financiële vergoeding wordt de producentenorganisatie na het einde van het visseizoen uitgekeerd op hun verzoek.

Op verzoek van de producentenorganisaties worden haar evenwel met nader te bepalen tussenpozen, voor de uit de markt genomen hoeveelheden, voorschotten toegekend, op voorwaarde dat :

a) voor de betrokken periode de producentenorganisatie de bepalingen van de verordening in acht heeft genomen ;

b) de aanvrager een zekerheid stelt waarvan het bedrag ten minste gelijk is aan het voorschot.

Het bedrag van het voorschot of de voorschotten wordt vastgesteld op basis van de voorlopige verhouding tussen de in betrokken periode uit de markt genomen hoeveelheden enerzijds en de te koop aangeboden hoeveelheden anderzijds.

Artikel 6

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1983.

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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

MEDEDELINGEN

17/119 Wijziging Verkeersscheidingsstelsel „Nabij Texel” en aanpassing van de betonning naar het Verkeersscheidingsstelsel „nabij Terschelling en in de Duitse Bocht”.

Op 16 september 1982 te 1200 GMT zal het VSS bewesten Texel een uitermate belangrijke wijziging ondergaan. De oorspronkelijk betrekkelijk kleine scheidingszone wordt aanzienlijk vergroot om de winning van olie en gas mogelijk te maken en het scheepvaartverkeer toch ongehinderd doorgang te bieden.

Bijgaand kaartje geeft de nieuwe situatie weer van het stelsel, de nieuwe betonning en de gewijzigde pos. van het lichtschip „Texel” (d.m.v. gestreepte lijnen is het huidige stelsel aangegeven).

De nieuwe betonning wordt uitgelegd vlak voor of op 16 september; dan wordt eveneens het lichtschip „Texel” in de nieuwe positie gelegd. In eerste instantie zal dit door middel van radioberichtgeving bekend worden gemaakt.

De betonning tussen het VSS „Nabij Texel” en het VSS „Nabij Terschelling en in de Duitse Bocht” wordt tegelijkertijd aangepast.

De zone voor kustverkeer wordt opgeheven.

De navolgende schepen van 10.000 BRT of meer dienen **geen** gebruik te maken van het verkeersscheidingsstelsel „Nabij Texel” :

- i. tankers die olie vervoeren zoals vermeld in Aanhangel I van Bijlage I, behorend bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen 1973 (MARPOL '73), met uitzondering van benzinesoorten, brandstoffen voor straalvliegtuigen en nafta, zoals genoemd in dit Verdrag; of
- ii. schepen die bulkkladingen vervoeren vallen onder de categorieën A en B zoals vermeld in de Aanhangel I en II van bijlage II, behorend bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen 1973 (MARPOL '73).

Deze schepen dienen, in plaats daarvan, gebruik te maken van de „Vaarweg voor tweerichtingsverkeer voor tankers van Noord Hinder naar de Duitse Bocht” en het verkeersscheidingsstelsel „In de westelijke aanloop van het lichtschip Duitse Bocht”.

1. Zeekaarten.

Britse Admiraliteit nrs. 1405 - 1408 - 2182A - 2322 en 2593.

Nederlandse kaarten nrs. 1014 - 1035 - 1037 - 1350 - 1352 - 1354 en 1452.

2. Beschrijving van het stelsel.

Het verkeersscheidingsstelsel nabij Texel is als volgt samengesteld :

2.1. Een scheidingszone begrensd door de lijnen die volgende punten verbinden in de volgorde als hieronder aangegeven :

- (1) 53°05'28"N — 4°23'41"E
- (2) 53°00'00"N — 4°17'58"E
- (3) 52°50'00"N — 4°11'30"E
- (4) 52°48'57"N — 4°09'45"E
- (5) 52°50'00"N — 4°02'48"E
- (6) 52°51'18"N — 4°01'00"E
- (7) 52°56'35"N — 4°01'00"E
- (8) 53°06'32"N — 4°20'52"E

2.2. Een verkeersbaan voor noordoost-gaand verkeer tussen de scheidingszone omschreven in 2.1. en een lijn die de volgende punten verbindt in de volgorde als hieronder aangegeven :

- (9) 53°03'52"N — 4°27'53"E
- (10) 52°58'39"N — 4°22'25"E
- (11) 52°48'04"N — 4°15'34"E

2.3. Een verkeersbaan voor zuidwest-gaand verkeer tussen de scheidingszone omschreven in 2.1. en een lijn die de volgende punten verbindt :

- (12) 52°56'43"N — 3°53'31"E
- (13) 53°08'13"N — 4°16'26"E

3. Het lichtschip „Texel” (ongewijzigd) wordt verlegd naar 52°47'06"N — 4°06'36"E.

4. De betonning van het VSS „Nabij Texel” wordt als volgt :

- a. 52°48'04"N — 4°15'34"E, groene lichtboei "TX 1" : Fl. G. 5s;
- b. 52°53'22"N — 4°18'59"E, groene lichtboei "TX 3" : Gp Fl(2) G. 10s;
- c. 52°58'39"N — 4°22'25"E, groene lichtboei "TX 5" : Gp. Fl(3) G. 10s;
- d. 53°03'52"N — 4°27'53"E, groene lichtboei "TX 7" : Fl. G. 10s;
- e. 52°56'43"N — 3°53'31"E, rode lichtboei "TX 2" : Fl. R. 5s;

- f. 53°00'33"N — 4°01'09"E, rode lichtboei "TX 4" : Gp Fl(2) R. 10s;
- g. 53°04'23"N — 4°08'47"E, rode lichtboei "TX 6" : Gp. Fl(3) R. 10s;
- h. 53°08'13"N — 4°16'26"E, rode lichtboei "TX 8" : Fl. R. 10s;
- i. 52°50'00"N — 4°11'30"E, E-card. lichtboei "Helm Oost" : V Qk Fl(3) 5s;
- j. 52°51'18"N — 4°01'00"E, W-card. lichtboei "Helm West" : V Qk Fl(9) 10s;
- k. 52°56'35"N — 4°01'00"E, W-card. lichtboei "Helder West" : Qk Fl(9) 15s;
- l. 53°06'32"N — 4°20'52"E, N-card. lichtboei "Helder Noord" : V Qk Fl.

De betonning tussen het VSS „Nabij Texel” en het VSS „Nabij Terschelling en in de Duitse Bocht” wordt als volgt :

- a. 53°08'12"N — 4°32'29"E, groene lichtboei "TX 9" : Gp Fl(2) G. 10s;
- b. 53°12'32"N — 4°37'04"E, groene lichtboei "TX 11" : Gp Fl(3) G. 10s;
- c. 53°16'52"N — 4°41'40"E, groene lichtboei "TX 13" : Fl. G. 10s;
- d. 53°21'12"N — 4°46'16"E, groene lichtboei "TX 15" : Fl. G. 5s;
- e. 53°13'02"N — 4°21'31"E, rode lichtboei "TX 10" : Gp. Fl(2) R. 10s;
- f. 53°17'51"N — 4°26'36"E, rode lichtboei "TX 12" : Gp Fl(3) R. 10s;
- g. 53°22'40"N — 4°31'42"E, rode lichtboei "TX 14" : Fl. R. 10s;
- h. 53°27'29"N — 4°36'48"E, rode lichtboei "TX 16" : Fl. R. 5s;

BELGIE

17/120 Zeebrugge haven. — Lichtboei verlegd.

Z6 lichtboei verlegd naar positie 51°20'39"N — 3°12'19"E.

(Zie Belg. krtn. D11 en D101 : detailkaart Zeebrugge).

(Loodswezen Oostende — 9-8-82).

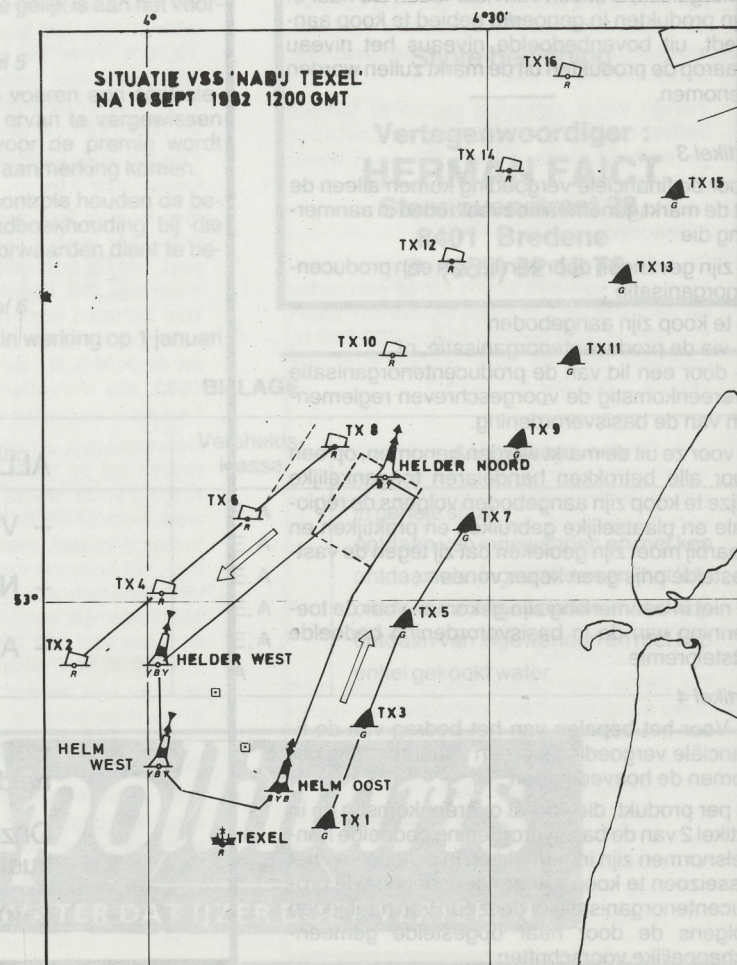
NEDERLAND

17/12 Westerschelde. — Oostgat. Ton verlegd en gewijzigd.

- a. Op 51°27'30"N — 3°31'39"N, aanbrengen een rode stompe ton "OG 8".
- b. Op ± 250 m NNW van a. schrappen de gele stompe ton "Peil West-duin".

(Zie Belg. krtn. D11, D101, voor punt a, 103 en 104/11).

(Ned. B.a.Z. 2745 - 1982).



HOLLAND OP ZIJN SMALST

Het is verbazend hoe bepaalde sensatiemensen, want mensen van de krant kunnen nu eens niet buiten dit epiteet, zich plots in de belangstelling wensen te werken door het publiceren of laten publiceren van onderzoeken over vis en bewerkte visproducten. Dit gebeurt dan nog hoofdzakelijk in de komkommertijd hetgeen, al een fingerwijzing op zich zelf is.

Kregen we enkele weken terug de ophefmakende publikatie van een medewerker van de Nederlandse konsumentenbond over het gehalte aan kwik en zware metalen in visfilets waarvan de voorstelling duidelijk sensatiegericht was, door er doelbewust te vergeten op te wijzen, dat dit gehalte ver beneden de gevarennorm ligt, dan wordt men in Holland nu terug opgeschrikt door de publikatie in het laatste verschijnende nummer van het Haagse Ochtendblad „Het Vaderland” van een onderzoek naar de kwaliteit van de Hollandse Nieuwe.

Gezien al deze onderzoeken een maat voor niets zouden zijn wanneer de onderzoeker niet tot zogenaamde schokkende ontdekkingen komt, moeten we, voor wat de objektieve waarde hiervan betreft, een groot voorbehoud maken.

Betrokken medewerker heeft zich dan nog laten vergezellen door een medewerker van het Instituut voor Visserijprodukten, die dan natuurlijk moet fungeren als objektieve dekmantel.

In onderhavig geval heeft het tweetal in enkele tientallen viswinkels Hollandse Nieuwe gevraagd en aan de hand van de hen overhandigde stuks een onderzoek naar de kwaliteit gedaan. Hun konklusies waren voor vele visdetaillanten niet bijzonder gunstig, bepaalde niet vers, andere niet goed schoongemaakt, enz.

Dat men, aan de hand van één enkele haring of een paar stuks direkt maar besluiten gaat trekken, zowel in de goede als in de slechte zin, vinden wij totaal verkeerd, even zo goed als één enkele zwaluw nog niet de lente maakt. Totaal verkeerd vooral, omdat de publikatie hiervan over een produkt niet meevalt en dit dan nog wellicht door een toevallig feit, zware gevolgen kan hebben voor de betrokken vishandel en voor de betrokken leverancier die eveneens vermeld werd, daar gelaten de vergissingen die hieromtrent nog kunnen schering en inslag zijn.

We kunnen dan ook niet nalaten om, jammer genoeg, te moeten titelen „Holland op zijn smalst”. Mede verbazen we ons over de hardnekkigheid waarmede men tracht de visserijprodukten in een slecht en verkeerd daglicht te stellen en aldus het bedrijf in het algemeen te schaden. Noch bloemen noch kronen verdienen betrokken onderzoekers.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

► Tijdens de visserij op de Kreeftenput sloegen de netten van de Z.38 aan een wrak. De schroef werd afgetrokken en de boel werd gewonden maar tijdens het winden kwam de kuiltouw in de schroef terecht. Met de winch slaagde men er in het kuiltouw weer uit de schroef te krijgen. Nog tijdens dezelfde reis werd schipper-eigenaar Fred Vlietinck, tijdens het splitsen van de staaldraden, in de duim geprikt en liep een erge ontsteking op. In de thuishaven werd het vaartuig op de slipway geplaatst daar men op zee een abnormale insijpeling van water langs de schroefaskoker vaststelde.

► Op de visgronden stelde men aan boord van de Z.576 vast dat het toerental van de motor verminderde. Vastgesteld werd dat zich een eind tros op de schroef had vastgezet. Door voortdurend voor- en achteruit te slaan slaagde men er in de schroef weer vrij te krijgen en werd het toerental van de motor weer normaal. Op de kuisbank werd nadien nog een stuk tros rond de schroefas gevonden.

► Ook de O.33 kreeg, tijdens de visserij, een vreemd voorwerp in de schroef. Door voor- en achteruit te slaan kon men het euvel verhelpen. Nog tijdens dezelfde reis sleepte de O.33 de B.5 op naar Oostende.

► Tijdens de kustvisserij sloeg men aan boord van de O.455 met de schroef op een onder water zittend voorwerp. Er werd wel verder gevist maar toen werd een abnormaal geklop gehoord in de motor bij een toerental van 1.300 t/m. In de thuishaven werd vastgesteld dat een zekering van de drijfstaangbout was los gekomen.

▲ Bij het bedrijven van de tongvisserij geraakte de schroef van de N.575 „Francine” belemmerd door de kuiltouw. Pogingen om de kuiltouw vrij te krijgen mislukten en ook het voortdurend voor- en achteruitslaan bleek vruchteloos. De N.710 „Tracy” werd ter hulp geroepen en nam de N.575 op sleeptouw naar de thuishaven. Door de duikers van de Nieuwpoortse brandweer werd de kuiltouw in een rekordtijd uit de schroef verwijderd.

OPGELET, TELEFOON IN ZONE ANTWERPEN : NIEUWE NUMMERING !

Daar talrijke abonnees uit de visserijwereld handelsbetrekkingen met de Antwerpse zone onderhouden, hebben we het nuttig geoordeeld de nieuwe cijfers in ons blad af te drukken.

Het volstaat deze uit te snijden en in uw telefoonboek te steken.

De abonnees en zij die iemand in de zone Antwerpen per telefoon willen bereiken moeten er rekening mee houden dat voortaan de nieuwe nummering in voege is getreden.

Van buiten de zone wordt de 031 vervangen door de 03 en vervolgens komen er zeven in de plaats van zes cijfers.

Buitenlanders die iemand in de zone Antwerpen willen bereiken draaien van dat ogenblik af de 323 gevolgd door voormelde zeven cijfers.

oud	nieuw	oud	nieuw	oud	nieuw
11 xx xx	311 xx xx	38 xx xx	238 xx xx	70 xx xx	770 xx xx
12 xx xx	312 xx xx	39 xx xx	239 xx xx	71 xx xx	771 xx xx
13 xx xx	313 xx xx	40 xx xx	440 xx xx	72 xx xx	772 xx xx
14 xx xx	314 xx xx	41 xx xx	541 xx xx	73 xx xx	773 xx xx
15 xx xx	315 xx xx	42 xx xx	542 xx xx	74 xx xx	774 xx xx
16 xx xx	216 xx xx	43 xx xx	543 xx xx	75 xx xx	775 xx xx
17 xx xx	217 xx xx	45 xx xx	645 xx xx	76 xx xx	776 xx xx
18 xx xx	218 xx xx	46 xx xx	646 xx xx	77 xx xx	777 xx xx
19 xx xx	219 xx xx	47 xx xx	647 xx xx	79 xx xx	779 xx xx
21 xx xx	321 xx xx	49 xx xx	449 xx xx	80 xx xx	480 xx xx
22 xx xx	322 xx xx	50 xx xx	650 xx xx	81 xx xx	481 xx xx
23 xx xx	323 xx xx	51 xx xx	651 xx xx	82 xx xx	482 xx xx
24 xx xx	324 xx xx	52 xx xx	252 xx xx	83 xx xx	383 xx xx
25 xx xx	325 xx xx	53 xx xx	353 xx xx	84 xx xx	484 xx xx
27 xx xx	827 xx xx	55 xx xx	455 xx xx	85 xx xx	485 xx xx
28 xx xx	828 xx xx	57 xx xx	457 xx xx	86 xx xx	886 xx xx
29 xx xx	829 xx xx	58 xx xx	658 xx xx	87 xx xx	887 xx xx
30 xx xx	230 xx xx	62 xx xx	*	88 xx xx	888 xx xx
31 xx xx	231 xx xx	63 xx xx	663 xx xx	89 xx xx	889 xx xx
32 xx xx	232 xx xx	64 xx xx	664 xx xx		
33 xx xx	233 xx xx	65 xx xx	665 xx xx		
34 xx xx	234 xx xx	66 xx xx	666 xx xx		
35 xx xx	235 xx xx	67 xx xx	667 xx xx		
36 xx xx	236 xx xx	68 xx xx	568 xx xx		
37 xx xx	237 xx xx	69 xx xx	669 xx xx		

* bijzonderheid : 62 xx xx wordt 384 xx xx

"VISTIVAL" TE OOSTENDE

OP ZATERDAG 21 AUGUSTUS organiseert het Stadsbestuur van Oostende, met de medewerking van de "Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten" en in samenwerking met de Oostendse en de Heistse Visbakkers, de "Vereniging van Ambulante Visveters" en diverse folkloristische en andere groeperingen, een manifestatie op de Visserskaai die de naam "VISTIVAL" meegekregen heeft.

De eigenlijke bedoeling van de manifestatie is in de eerste plaats propaganda te maken voor meer visverbruik en dan vooral voor de meer volkse vissoorten en tegelijkertijd de toeristen te vergasten op een volkse feestelijkheid.

Deze avond vangt aan om 20 u.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Slechts één dag met een aanvoer die naam waard. Dinsdag lag de vismijn driekwart vol. Een behoorlijk gevarieerde aanvoer met een 900 bennen IJslandse soorten, een 5.000 kg. tong en verder vooral gul en pladijs. Pladijs van uitstekende kwaliteit waarvoor nachtans geen te beste prijs betaald werd. Van 33 tot 42 fr. volgens de grootte. De gulsoreringen waren wel erg duur. Er werd van 23 fr. voor de allerkleinste tot 74 fr. voor de grote shelfcodsortering betaald. Wijting is eveneens duur gebleven. Grote sortering kreeg zelfs tot 68 fr. het kg.

De aanvoer van rog voldeed zeker niet aan de vraag. Wel een opvallend prijsverschil voor West- en Kanaalrog. Voor de eerste soort werd tot 90 fr. betaald, keilrog steeg zelfs tot 99 fr.

Voor de spanvissers is het nu weer afgelopen. De aanvoer van deze schepen is erg klein tegenwoordig. Er werden trouwens het ganse seizoen kleine vangsten binnengebracht. Gelukkig hebben de goede prijzen over het algemeen de schade kunnen beperken. Soms werden zelfs flinke resultaten bereikt. Ook vrijdag geraakten de O.309/N.719 nog aan 1,3 miljoen met een vangst die even onder de 500 bennen bleef.

De IJslander heeft het weer erg flink gedaan. In elk geval werd een opbrengst bereikt van 2,5 miljoen en dit met 930 bennen. Een erg goed gemiddelde dus, rekening houdend met het jaargetijde. Rode zeebaars kreeg volgens de kwaliteit tussen 47 en 60 fr. Voor kabeljauw en gul werd bestendig rond de 60 fr. het kg. betaald. Schelvis noteerde eveneens tussen 45 en 68 fr. en leng ging van de hand aan een prijs die rond de 65 fr. schommelde. Heilbot werd verkocht tussen 170 en 275 fr. het kg. en schotse schol haalde tot 42 fr. Koolvis viel enigszins uit de toon en werd verkocht tussen 36 en 46 fr. De tongen zijn in prijs teruggelopen van de eerste naar de laatste beurt. Voor grote soorten werd tussen 270 en 340 fr. betaald, de middensoorten kregen tussen 270 en 402 fr. en kleine tong werd verkocht tussen 160 en 202 fr. Staartvis kende een goede belangstelling, dank zij de uitvoer vooral die er tussen 125 en 180 fr. voor betaalde. De weinige grote staartvis kreeg tot 230 fr. Tarbot en griet blijven eveneens luxe-vis. Met tarbot tussen 180 en 380 en griet van 140 naar 225 fr. zullen deze soorten wel vooral in hotels en restaurants verbruikt worden.

De kustvisserij had het minder prettig deze week. Nogal veel wind en hierdoor weinig uitvaarten en geringe aanvoer. Wel sterk stijgende prijzen voor garnaal die op maandag 16 aug. tot 202 fr. noteerde. Dinsdag lagen de prijzen weer lager en werd tussen 102 en 125 fr. betaald.

VIJDAG 13 AUGUSTUS 1982

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.309/N.719	12	480	—	1.302.634
WEST				
N.15	14	85	2.690	870.247

DINSDAG 17 AUGUSTUS 1982

IJSLAND				
O.317	20	930	—	2.507.296
KANAAL				
Z.39	18	370	2.240	1.942.714
NOORD				
Z.89	14	550	1.130	1.455.175
O.231	4	100	—	226.599
WEST				
N.45	10	225	—	490.490

O.35	12	130	—	448.307
O.206	12	145	—	450.253
O.118	12	170	—	542.274
N.597	9	180	—	575.324
Z.50	13	80	3.830	960.593

WOENSDAG 18 AUGUSTUS 1982

NOORDZEE				
O.128/279	12	370	—	907.064

Verwachtingen

VRIJDAG 20 AUGUSTUS

Noordzee : N.708/N.709 (120 gul)
O.141/O.369 (130 gul)

MAANDAG 23 AUGUSTUS

IJsland : O.129 (600 m. t.t.z. 500 IJslandse vis waarvan 70 kools, 220 schelvis en totten, 20 platvis, 60 bonen, 30 varia en 100 kab. van Noup Head).

West : N.3 - N.738 - N.579.

DINSDAG 24 AUGUSTUS

West : O.123

WOENSDAG 25 AUGUSTUS

West : O.306

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr
DONDERDAG 12 AUGUSTUS				
Z.427 KRP		95	9	307.190
Z.319	1000	220	14	1.274.325
Z.578	1200	50	8	284.960
				1.866.475

VRIJDAG 13 AUGUSTUS

Z.512 K	500	25	7	255.980
Z.483 K	300	20	3	244.420
Z.27 W	1000	235	12	867.420
Z.533 KRP		60	8	311.770
Z.296 W	2000	90	12	1.024.300
Z.569 KRP		85	8	317.555
Z.573 KRP		130	9	417.600
Z.55 K	150	10	2	70.300
				3.509.345

DINSDAG 17 AUGUSTUS

Z.12 K	250	5	1	38.930
Z.584 KRP		55	6	322.690
Z.431 W	500	15	3	132.340
Z.484 N	100	210	12	502.520
Z.99 N	1400	330	13	1.378.470
Z.510 KRP		170	9	658.435
Z.198 W	2200	250	16	1.524.970
Z.564 W	700	70	8	730.360
Z.424 W	400	180	14	613.280
				5.901.995

WOENSDAG 18 AUGUSTUS

Z.162 KN	1400	230	17	1.236.355
Z.519 W	1200	150	17	746.008
Z.568 K	1000	40	10	324.830
Z.307 KRP		105	10	489.500
Z.16 W	3200	200	12	1.299.940
Z.324 W	400	200	9	577.920
				4.674.553

NIEUWPOORT

DONDERDAG 12 AUGUSTUS

GARNAAL

N.782	90 kg	10.102 fr
N.106	52 kg	7.066 fr

VRIJDAG 13 AUGUSTUS

VIS

N.720	214 kg	29.430 fr
N.88	90 kg	14.851 fr
N.211	93 kg	15.921 fr
N.346	2.041 kg	100.925 fr
N.575	253 kg	29.167 fr

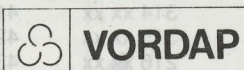
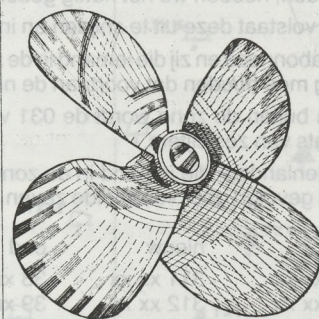
Eén vaartuig van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering 1 à 3 haalde 310 à 330 fr per kg en tong nr 4 of fruitong 295 à 305 fr per kg. Tong nr 5 werd tegen 258 à 265 fr per kg opgekocht en kleine tong tegen 166 à 178 fr per kg.

Middenslag tarbot werd tegen 220 à 260 fr per

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VanVoorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31- 4180 - 2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie Van Voorden België

Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

kg genoteerd. Griet tegen 198 à 230 fr per kg en varia tegen 140 fr per kg. Tongschar haalde 90 à 150 fr per kg. Staartvis 290 à 306 fr per kg. Zonnevis 290 à 305 fr per kg en koningsvis 110 à 130 fr per kg.

Grote pladijs noteerde men aan 70 tot 80 fr per kg, drieling of middenslag pladijs tegen 3.300 à 3.750 fr de ben en visjes tegen 1.600 à 2.000 fr de ben.

Kabeljauw werd aan 4.750 tot 4.900 fr de ben geboekt en gul aan 4.400 tot 4.500 fr de ben. Grote wijting kreeg 3.300 tot 3.750 fr de ben en kleine wijting 1.900 à 2.250 fr de ben. Grote zandschar kreeg 2.250 fr de ben als marktwaarde en kleine zandschar 1.500 fr de ben. De schaars aangevoerde rog haalde 65 à 95 fr per kg, zeehond 2.000 à 2.250 fr de ben en zeehaai 900 à 1.000 fr de ben Rode soldaten bekwamen tot 4.250 fr de ben als marktwaarde en knorhaan 900 à 1.000 fr de ben.

DINSDAG 17 AUGUSTUS

VIS

N.700	904 kg	71.820 fr
N.88	65 kg	11.914 fr
N.22	108 kg	21.223 fr
N.575	333 kg	51.385 fr
N.710	106 kg	22.1219fr
N.720	265 kg	39.162 fr

Vijf kustvaartuigen en één vaartuig van de West die de gulvisserij bedrijft met de warrelnetten losten hun vangst op de dinsdagmarkt. Tong nr 1 kreeg 278 à 285 fr per kg en tong nr 2 300 à 308 fr per kg. Voor tong der middensortering werd volgende prijsnotering neergepend: blok-tong of tong nr 3 338 à 345 fr per kg en fruitong of tong nr 4 308 à 318 fr per kg. Tong nr 5 kwam 248 à 260 fr per kg en kleine tong 185 à 200 fr per kg. Middenslag tarbot haalde 190 à 240 fr per kg en varia 160 fr per kg. Grote pladijs kocht men tegen 70 à 80 fr per kg aan, middenslag pladijs of drieling tegen 65 à 75 fr per kg en platjes tegen 1.700 à 1.900 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4.000 à 4.100 fr de ben geveild en gul tegen 3.900 à 4.050 fr de ben. Op de dinsdagmarkt werd opnieuw het knijpend tekort aan aanvoer van Westvis vastgesteld. Grote zandschar werd aan 45 tot 50 fr per kg genoteerd en kleine zandschar aan 35 tot 40 fr per kg. Knorhaan boekte men aan 1.900 fr tot 2.100 fr de ben en zeehaai aan 20 tot 30 fr per kg. Een geringe aanvoer en een matige belangstelling der handelaars kenmerkten de disndagmarkt.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
13 aug.	2.691	190.294
17 aug.	1.783	217.723

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
12 aug.	142	13.734	89	98

NIEUWE EDITIE VAN DE KAART VAN DE VLAAMSE BANKEN

Vanaf heden is de nieuwe uitgave van de Kaart van de Vlaamse Banken ter beschikking. De kostprijs bedraagt 215 fr + 37 fr BTW en is te verkrijgen in onze burelen, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende. Wij raden de mensen die zo'n kaart nodig hebben aan zich te haasten want de oplage is beperkt.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 22.8 tot 28.8.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

– Dagelijks te 07.35, te 10.05 en te 14.50 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

– Dagelijks te 06.00, te 09.00, te 12.00, te 18.00 en te 21.00 u.

– Dagelijks te 03.00 u., behalve op 22 en 23.8.82

– Dagelijks te 13.45 en te 23.59 u., behalve op 28.8.82

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

– Dagelijks te 01.30 u.

– Dagelijks te 05.15 u., behalve op 22.8.82

– Dagelijks te 19.30 u., behalve op 28.8.82.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

– Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.

– Dagelijks te 19.10 u., behalve op 28.8.82.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

– Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 16.00, te 19.00 en te 22.00 u.

– Dagelijks te 04.00 u., behalve op 22.8.82

– Dagelijks te 07.00 u., behalve op 22 en 23.8.82

Afvaarten uit Folkestone :

– Dagelijks te 18.45 en te 23.55 u.

– Dagelijks te 22.30 u. behalve op 28.8.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

– Dagelijks te 06.50, te 08.40, te 11.50, te 13.50, te 16.35 en te 19.40 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

– Dagelijks te 08.25, te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

GROOT-BRITANNIE

In Liverpool werd begin 1981 de Nigérian National Shipping Line gesloten, namelijk de nationale rederij van Nigeria, waarop onmiddellijk een nieuw agentschap opgericht werd voor dezelfde rederij, die dezelfde afgedankte werknemers terug opnam, behalve het blank kaderpersoneel. Drie Britten zijn dan maar, wegens diskriminatie voor hun huidskleur, voor een Britse rechtbank gegaan die hen in het gelijk stelde. De betrokken Nigérian Shipping Line noemde dit een Afrikanisering. Moesten de Europeanen tot een Europeanisering overgaan, dat zou men nog al wat horen, zelfs in eigen syndikale en andere kringen over het naar huis sturen van Marokanen, Algerijnen en tutti-quant.

ALLERLEI

De staking van de matrozen van de „Sealink” op de lijnverbindingen tussen het vasteland en Groot-Brittannië, heeft weinig uitgehaald. Dit komt door de grote concurrentie vanwege verscheidene scheepvaartlijnen die de verbinding met Groot-Brittannië verzorgen. Daarbij komt nog dat het slechts de Britse bemanningsleden waren die staakten, terwijl heel wat vaartuigen van de Sealink, onder meer tussen Frankrijk en Engeland door Franse opvarenden, die niet aan de staking deelnamen, verzorgd worden. Wat de verbinding Oostende-Dover betreft eveneens met schepen van de „Sealink” maar uitgebaat door de R.M.T., met een Belgische bemanning, werd evenmin aan de staking deelgenomen.

Nog maar pas had de Griekse tanker „Annak” te Lorient aangelegd of twee matrozen uit Tunisië, vluchtten van boord. Op de „Annak” zijn er 14 Griekse bemanningsleden die het, relatief gezien goed hebben en 14 bemanningsleden van allerlei soort nationaliteiten, waarvan de meesten hun land zijn ontvlucht. Deze worden zeer slecht behandeld, krijgen geen voldoende voedsel, worden samengeperst in een hok, doen het vuile werk met veel overuren en worden de laagste lonen uitbetaald. Zo zij protest laten horen, dreigt men hen terug in hun land af te zetten en aan de autoriteiten, mitsgaders een reeks beschuldigingen, af te leveren. Rederij en kapitein spelen onder één hoedje en kunnen aldus aan lage vervoerprijzen toch nog grote winsten halen.

Ja, de Europeanen beseffen niet hoe sociaal gelukkig zij zijn. Daar zouden de syndikaten nuttiger werk doen, maar niet zo rijk worden, maar ook risikerende vastgezet te worden.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

Tong- en pladijsprijzen

TONG OOSTENDE

	17 aug.	18 aug.	19 aug.
Lappen	252 284	.....	.....
Grote	330 355	.....	.....
3/4	342 401	.....	.....
Bloktongen	241 287	.....	.....
Vóór-kleine	190 238	.....	.....
Kleine	147 175	.....	.....
Slips	131 153	.....	.....

ZEEBRUGGE

	17 aug.	18 aug.	19 aug.
Grote	279 282	253 269	.....
Bloktongen	332 371	327 353	.....
Fruittongen	373 399	332 344	.....
Schone kleine	234 247	199 235	.....
Kleine	167 180	139 150	.....
Tout petit	148 151	116 136	.....
Slips	130 145	105 124	.....

NIUWPOORT

	17 aug.	18 aug.	19 aug.
Tong I	278 285	.....	.....
Tong II	300 308	.....	.....
Tong III	338 345	.....	.....
Tong IV	308 318	.....	.....
Tong V	248 260	.....	.....
Kleine tongen	185 200	.....	.....

PLADIJS OOSTENDE

	17 aug.	18 aug.	19 aug.
Platen	43 54	.....	.....
Iek (groot-klein)	36 41	.....	.....
Derde slag	32 38	.....	.....
Platjes	22 25	.....	.....

ZEEBRUGGE

	17 aug.	18 aug.	19 aug.
I	44 50	40 46	.....
II	42 49	38 40	.....
III	37 40	28 36	.....
IV	24 27	21 27	.....
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

	17 aug.	18 aug.	19 aug.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	70 80	.....	.....
Platjes	34 38	.....	.....
Drielingen	65 75	.....	.....

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen
Deel II door Gaston en Roland Desnerck.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 95 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982
aangevuld tot einde december 1981.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
4. Moderne Autosnelwegenkaart van België.
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis
Schaal- en weekdieren
Sport- en lijnvis
Noord-Amerikaanse vis
Prijs 410 fr. + 68 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. Hoogwaterboekje 1982 30 fr. (BTW inbegrepen) + 9 fr. verzendingskosten.
9. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
10. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

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

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	17 aug.		17 aug.		18 aug.		18 aug.		19 aug.		19 aug.		17 aug.		19 aug.	
Tarbot grote	340	364	385	414	.....	.....	398	410	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	240	260	285	296	.....	.....	200	311	.....	.....	.....	.....	190	240	.....	.....
Tarbot klein	172	224	195	204	.....	.....	193	253	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	172	212	215	247	.....	.....	247	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	155	166	180	194	.....	.....	176	178	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	112	133	140	154	.....	.....	116	143	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	58	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	47	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	27	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	75	80	.....	.....	79	84	24	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	63	69	.....	.....	50	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	36	43	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	60	62	50	76	.....	.....	30	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	80	.....	.....
Keilrog	99	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	75	91	98	112	.....	.....	82	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	70	86	84	92	.....	.....	80	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	54	71	100	118	.....	.....	94	121	.....	.....	.....	.....	70	74	.....	.....
Halve mans	.....	.....	59	70	.....	.....	60	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	58	63	.....	.....	61	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	23	26	40	50	.....	.....	40	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	58	75	73	86	80	90	80	84	.....	.....	.....	.....	80	82	.....	.....
Gul (groot)	70	76	71	72	72	80	72	81	.....	.....	.....	.....	78	81	.....	.....
Gul (middel)	68	73	68	70	62	69	70	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	23	54	64	68	22	54	68	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	113	248	112	266	.....	.....	78	265	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	59	63	48	52	62	.....	48	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	26	33	24	32	27	37	28	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	10	21	18	22	14	19	10	19	.....	.....	.....	.....	40	50	.....	.....
Steenschol	15	108	108	120	30.115	.....	65	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	60	67	56	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	30	.....	.....
Hondshaai	28	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	12	25	10	14	.....	.....	9	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	15	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	54	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	145	282	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	70	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	13	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	42	.....	.....
Rode knorhaan	21	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RONDE LOSPLANK

In tegenstelling tot de andere weken is er de voorgaande week weer wat leven in de brouwerij gekomen. De aanvoer aan de maandagmarkt mocht dan wat tegenvallen, de dinsdagmarkt en evenzo de woensdagmarkt bleven misschien ook nog iets achter maar donderdag was er sprake van een ruim aanbod. Vrijdag was de aanvoer weer compleet. Het was aan deze markt dat de spanvisseren weer eens van zich deden spreken.

Aan de dinsdagmarkt waren de dagschuiten present met hun nachtelijke buit. De kleinste tongsoorten had men ongestript gelaten waardoor de prijs terug liep tot maar net vier en een halve gulden per kilogram. Voor de aanvoerders dus een tegenvaller. De grootste tongsoorten slaagden er in een prijs te halen van een paar tientjes per kilogram. Kleinmiddel bleef beneden de vijftien gulden terwijl de kleinen varieerden van elf tot zeven gulden per kilogram.

Er waren toch nog verschillende opmerkelijke besommingen. Zoals de KW-34 die aan de maandagmarkt van 9 augustus met ruim 110.000 gulden ging strijken. Ook de UK-157 deed het met 57.000 gulden niet slecht. Opmerkelijke spannen waren er ook. Zoals de KW-137 en de UK-138 die 80.000 gulden scoorden. Meerdere spannen slaagden er in met 50.000 gulden uit de bus te komen. De Deense vissers die aan de vrijdagmarkt met hun vangst hun geluk kwamen beproeven zullen daar zeker geen spijt van hebben gehad.

In Oostende is overigens rond de aanvoer van een Deens vaartuig een enorme rel ontstaan. Het is algemeen bekend dat de Denen nog wel eens binnen willen met vis die erg "los van de graat" bevonden wordt. Van buitenaf is dat niet herkenbaar omdat de vis helder en fris wordt aangevoerd. Pas bij het snijden komt het euvel naar voren. In Oostende is het nu voorgekomen dat een der keurmeesters een dergelijke partij vis afkeurde voor menselijke consumptie. Het gaf een hele rel. Hoewel herkeuring mogelijk is moet dat altijd worden aangevraagd door de betrokken eigenaar van de vis en die was in geen velden of wegen te bekennen. Ook de regel dat dergelijke partijen twee uur na de keuring nog in de hal moeten staan, werd genegeerd. Reeds binnen een uur was de hele handel verdwenen. Een muisje dat zeker nog een staartje zal hebben.

Enige tijd geleden maakten we melding van de verkoop van een paar Hull-trawlers naar Nieuw-Zeeland. De Artic Buccaneer en de Artic Gailard hebben hun eerste reis achter de rug en men is wild enthousiast over het resultaat. De schepen staan nog wel onder bevel van Britse schippers maar het is de bedoeling dat de schepen met Nieuw-Zeelanders gaan varen.

Rond de Schotse haringvisserij is men druk doende om de kar rijdende te houden. De aangevoerde maatjesharing is hoofdzakelijk verkocht aan Nederlandse handelaren. Nu de vangstmogelijkheden zijn verruimd — behalve op de Noordzee — valt het niet mee om de vangsten van dit moment af te zetten. Een klein percentage komt in aanmerking voor menselijke consumptie. Er zijn reeds stemmen opgegaan om de minimumprijzen op te trekken.

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 10 augustus** werd aangevoerd : 740 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 27 kisten schol en 5 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 20,12-20,06, grote tong 21,59-21,49, grootmiddel tong 22,28-21,21, kleinmiddel tong 16,21-14,03, tong één 9,97-8,50, tong twee 7,28-8,61.

Per 40 kg. :

tarbot 532-482, griet 360, schol drie 154-126, schol vier 102,74, bot 26-19.

Aan de **woensdagmarkt van 11 augustus** werd aangevoerd : 785 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 47 kisten schol, 5 kisten wijting, 2 kisten schol en 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 21,34, grote tong 22,92-22,21, grootmiddel tong 23,42-22,00, kleinmiddel tong 17,03-14,17, tong één 11,01-10,11, tong twee 7,86-6,97.

Per 40 kg. :

tarbot 524-432, griet 478-294, schol één en twee 190-160, schol drie 160-128, schol vier 112-78, wijting drie 160-154, schol 132-130, bot 27-26.

Aan de **donderdagmarkt van 12 augustus** werd aangevoerd : 1.305 kg. tong, 14 kisten tarbot en griet, 416 kisten kabeljauw, 13 kisten schelvis, 243 kisten wijting, 196 kisten schol, 62 kisten schol, 12 kisten makreel en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 21,64-19,97, grote tong 21,42, grootmiddel tong 21,79-21,31, kleinmiddel tong 14,56-13,85, tong één 10,49-9,22, tong twee 7,76-6,90.

Per 40 kg. :

bot 38-25, inktvis 388, horsmakreel 78-67, haai 140-136, steenbolk 77-47, tarbot 684-436, griet 476-196, kabeljauw één 294, kabeljauw twee 312-288, kabeljauw drie 247-204, kabeljauw vier 244-200, kabeljauw vijf 158-112, schelvis vier 162-90, schol één 192, schol twee 196-172, schol drie 144-114, schol vier 100-76, wijting drie 104-76, makreel twee 132-90, schol 90-46, kleine kreeft 380, krab 45, poontjes 27.

Aan de **vrijdagmarkt van 13 augustus** werd aangevoerd : 8.295 kg. tong, 108 kisten tarbot en griet, 1.861 kisten kabeljauw, 40 kisten schelvis, 1.009 kisten wijting, 1.215 kisten schol, 159 kisten schol, 64 kisten makreel en 132 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 21,93-19,83, grote tong 22,67-20,00, grootmiddel tong 20,77-20,04, kleinmiddel tong 13,47-12,57, tong één 9,79-8,54, tong twee 7,56-6,14.

Per 40 kg. :

kleine kreeft 420-328, krab 38, rode poon één en twee 228-210, rode poon drie 120-82, haai 146-122, horsmakreel 62-51, bot 27-26, poontjes 42-26, steenbolk 63-44, tarbot 704-428, griet 449-276, kabeljauw één 252-180, kabeljauw twee 226-160, kabeljauw drie 174-150, kabeljauw vier 172-146, kabeljauw vijf 164-73, schelvis drie 176, schelvis vier 146-63, schol één 146-120, schol twee 144-106, schol drie 132-96, schol vier 110-64, wijting drie 83-45, makreel twee 88-52, makreel drie 57, schol 57-32, tongschar 156-40, hake 190.

Aan de **maandagmarkt van 16 augustus** werd aangevoerd : 6.280 kg. tong, 178 kisten tarbot

en griet, 1.781 kisten kabeljauw, 63 kisten schelvis, 1.124 kisten wijting, 1.568 kisten schol, 144 kisten schol, 32 kisten makreel en 284 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

heilbot 14,93, tarbot 21,36-17,71, grote tong 21,32-19,75, grootmiddel tong 21,55-20,09, kleinmiddel tong 12,75-12,40, tong één 9,62-9,12, tong twee 7,86-6,84.

Per 40 kg. :

tarbot 708-403, griet 479-284, kabeljauw één 258-132, kabeljauw twee 296-156, kabeljauw drie 214-160, kabeljauw vier 188-156, kabeljauw vijf 164-52, schelvis één en twee 152-132, schelvis drie 144-140, schelvis vier 130-60, schol één 130-112, schol twee 126-110, schol drie 120-90, schol vier 96-80, wijting drie 96-45, makreel twee 84-24, schol 70-42, tongschar 156-20, kleine kreeft 228-184, poontjes 44-26, steenbolk 56-45, haai 120, schartong 82, rode poon drie 112-60.

Opvallend op de visserijmanifestaties te Bressens in Holland was het overbevolken met passagiers voor een tochtje op de Schelde van heel wat kotters. Er had eens... iets toevalligs moeten verkeerd lopen. Wie zou dan de gebroken potten betaald hebben? Een klein honderdtal op de overdekte voorpiek van een „Br 14” is ons inziens toch nog al gewaagd, het drummen en stoten niet te na gesproken.

Van uit Oudeschild heeft de TX 52 „Johannes Jan” onlangs zijn proefvaart gemaakt. Het vaartuig heeft een lengte over alles van 22,50 m. Op het eerste zicht verrassend is het feit, dat het vaartuig uitgerust is met twee motoren van elk 300 Pk, die echter eveneens afzonderlijk en op hun eentje kunnen ingezet worden. Dit heeft wel iets te maken met de bepaling dat, om in de 12-mijlszone te mogen vissen de motor niet boven de 300 Pk mag gaan. De vraag stelt zich nu of de twee motoren van 300 Pk, als zodanig mogen vissen. Of is het een nieuwe omzeiling van het reglement?

In Den Helder is op 7 augustus met het luiden van de afslagbel de verbouwde en uitgebreide Helderse Afslag officieel geopend. Wethouder voor de visserij in Den Helder, C. Out gaf voor een bomvolle zaal de inleidende speech en stelde de heer Drs R.J. De Wit voor die als Commissaris voor Noord-Holland de koningin vertegenwoordigde. Verder kwamen nog de voorzitter van de Visserijvereniging, de heer Kraak en de directeurs Kalkman en Kip aan het woord, evenals een vertegenwoordiger van de groothandel en van de bouwer.

IERLAND

In Ierland gaat een visser die het vissen en de moeilijkheden moe is, zijn vissersvaartuig in een tombola zetten. In een afzonderlijk artikel doen we deze originaliteit uit de doeken.

ALLERLEI

Er wordt voortdurend gezocht en onderzoekingen verricht voor brandstofbesparing. In het kader hiervan, zijn er reeds verscheidene grote motorenfabrieken die motoren leveren en draaien op zware olie, dit meestal voor groter motoren, voor de middenslag- en verre visserij.

Geboren te Oostende op 1 juli 1882 als zoon van Alfred (1850-1934) en van Joséphine Kremer (1853-1930). Hij was het zesde kind in een gezin van dertien.

Royon overleed te Waulsort op 10 december 1968 en werd aldaar begraven. Royon was een telg uit een bekende Oostendse zeelui- en handelaarsfamilie van Noordfranse afkomst, die ook menige kunstenaar in haar rangen telde zoals Euphrosine Beernaert, Lucie en Yvan Royon, e.a.



Louis Royon
op latere leeftijd

Zijn grootouders langs vaders' zijde waren de uitbaters van de bekende oosterputten met restaurant „Pavillon du Rhin” op de Oostendse Zeedijk. Royon's vader begon zijn loopbaan in dit bedrijf, was vervolgens reder ter visserij en dreef uiteindelijk handel in wijnen en likeuren te Oostende. Als jonge schoolganger in kostscholen te Geraardsbergen en Brugge beleefde Royon wegens aanpassingsmoeilijkheden onaanname tijden. Maar al vlug koos hij voor een maritieme loopbaan. In 1897 monsterde hij aan op de Duitse driemaster „Apollo” waarmee hij rond Kaap Hoorn vaarde. De herinnering aan die wereldreis bleef Royon steeds sterk bij en inspireerde hem tot vele marines.

Anno 1898 voer hij op Chili, monsterde af in 1899 en begon in augustus studies aan de zeevaartschool, waar hij op 7 april 1900 het brevet van tweede luitenant ter lange omvaart behaalde.

Na 1900 vinden we dan de vroegste kunstwerken : een publiciteitsprentkaart „Vins et spiritueux Alfred Royon-Kremer” uit 1904 reproduceert een pentekening van Royon. Als kunstenaar was Royon volledig autodidact.

Ondertussen hernam Royon de zeevaart, maar studeerde verder om in april 1904 het diploma van eerste luitenant ter lange omvaart te behalen en in 1908 het diploma van kapitein.

In 1908 werd Royon luitenant bij de pakketboten Oostende-Dover. Hij woonde toen in de Hofstraat te Oostende. Op 5 november 1908 was hij medestichter van de „Cercle Artistique d'Oostende”, opgericht ten huize van Jan de Clerck; en hij stelde enkele keren ten toon in de salons die deze kring organiseerde van 1908 tot 1914. Het waren vooral fijnzinnige pentekeningen die hij toen maakte.

Kunstschilders van bij ons :

LOUIS ROYON

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog behaalde Royon te Chatham het brevet van artillerieofficier bij de zeevaart.

De oorlogsjaren bracht hij vooral te Le Havre door. Hij voerde er het bevel over „Le Grand Remorqueur”, waarmee hij Oostende verlaten had, de dag dat het Duitse leger zijn geboortestad bezette. Belast met tal van opdrachten en zendingen ondernam hij vele gevaarvolle zee-tochten. Voor zijn diensten ontving hij het maritiem Oorlogskruis. Na de Wapenstilstand werd hij gelast met het toezicht op de Noordzeevissersrij, die toen door de vele onopgeruimde mijnenvelden, nog een hachelijke onderneming was. Royon oefende deze functie uit tot 20 september 1919.

In 1921 gaf Royon het varen om-den-brode op en ging zich volledig aan het schilderen en het pleziervaren wijden. Hij vestigde zich te Brussel, aanvankelijk in de Middaglijnstraat 17.

Latere adressen waren de Drukkersstraat 15 te Brussel; Rue Guyot 32 te Parijs (1929); het Torengedebouw te Antwerpen (1931-1933); de Gewijde Boomstraat 31 te Elsene (1933) en de Twee Kerkenstraat 20 te Brussel (1938). Royon had ook een woonboot, de „Bohème”. Deze werd in 1928 totaal geplunderd tijdens Royon's afwezigheid. Ze lag toen gemeerd op het kanaal van Willebroek.

Van 1921 af vervulde Royon talrijke opdrachten voor de grote maritieme maatschappijen zoals de „Red Star Line” en de „Compagnie Maritime Belge”; hij ontwierp honderden affiches, prentkaarten, uurtabellen, spijskaarten, kalenders en briefhoofden die hij van maritieme scènes voorzag.

Alles werd gedrukt bij E. Stockmans & Cie, gekend voor hun verzorgde kleurendruk. Al deze zaken zijn tegenwoordig gezochte verzamelstukken. Geregeld hield Royon ook tentoonstellingen van eigen werk. Zijn marines verkochten opvallend vlot, zodat zijn artistieke bezigheden hem toelieten zonder al te veel materiële bekommernissen te leven, en vooral, grote boot-

tóchten te maken die hem op hun beurt tot nieuwe werken inspireerden.

Royon stelde ook regelmatig tentoon in de salons van de „Société des peintres de la mer” waarvan hij één der medestichters was geweest. Wegens onenigheid (Royon had geen al te gemakkelijk karakter) zou hij zich in maart 1940 uit deze vereniging terugtrekken.

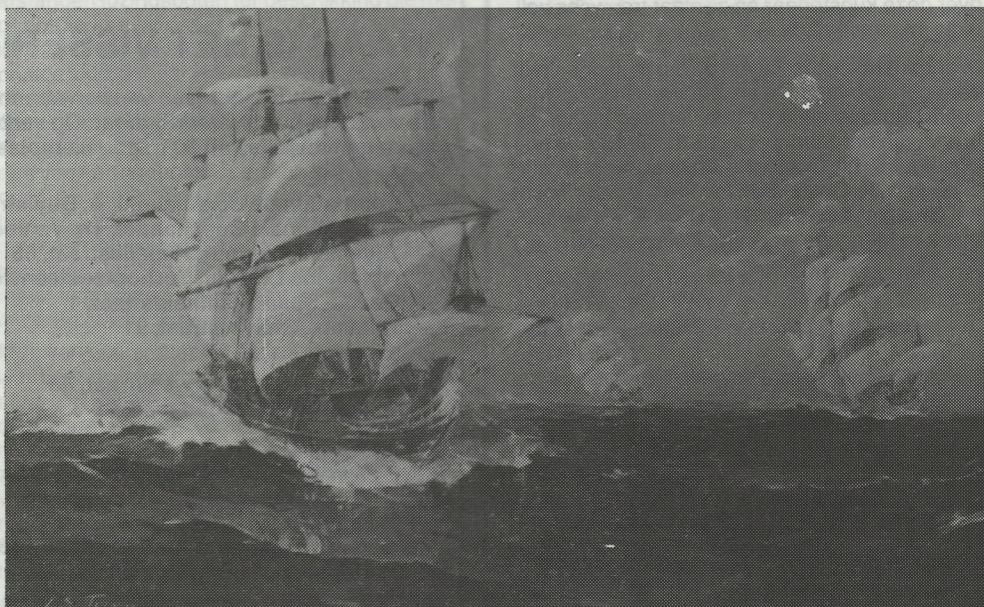
Het actief marineleven hernam toen hij tijdens de Spaanse Burgeroorlog dienst nam als hoofdnaziener en stafchef bij de Internationale Commissie voor Non-Interventie, opgericht met als doel de illegale wapentrafiëk naar Spanje te verhinderen. Royon's standplaatsen waren achtereenvolgens Dover en Sète (1936-1939).

Tijdens en na de oorlogsjaren stelde Royon regelmatig tentoon in Brusselse galerijen, vooral in de Galerie Portenar, waar hij bijna jaarlijks te gast was tot in 1965.

Omstreeks 1947-1948 vestigde Royon zich in een klein huisje in het afgelegen Freyr nabij Waulsort. Hij noemde het „Cap Horn” en versierde het binnen en buiten met marines. Daar leefde hij samen met zijn levensgezellin Léonie Tondeur.

Royon was een aangenaam en boeiend verteller. Talrijke van zijn verhalen werden opgenomen in de „Essor Colonial et Maritime” en later hernomen in „Aquatic” (1966-1967).

Te Freyr had Royon ook enkele contacten met de marineschilder Carlo Adam uit Châtelet, die zijn stijl min of meer zou verder zetten. Royon's marines vertonen grosso modo twee aspecten. Er is eerst de romantische kant : visioenen van grote zeilschepen, echte oceaandreuzen die sierlijk evolueren op de blauwe wateren van exotische zeeën. Zij brengen herinneringen aan zijn vele wereldreizen. In die zin kunnen we Royon goed vergelijken met zijn Engelse collega Montague Dawson (1895-1973). In andere werken primeert de waarheidsgetrouwe uitbeelding, de diepgaande kennis van de zee, de exacte weergave van haar steeds wisselend uitzicht.



Drie fregatten der Oostendse Compagnie
op weg naar Indië — 1724 (1935)



„Cap Horn“
Schildering op het vensterluik
van Royons woning te Freyr

Royon wist die elementen te combineren met een frisse, moderne, ietwat gestroomlijnde maar realistische vormtaal. Achteraf bekeken is zijn kunst een typisch exponent van de figuratieve kunst van de tussenoorlogse periode.

Samen met Vital Keuller, Jef Dutillieu, Taf Wallet en Carlo Adam, behoort Royon ongetwijfeld tot de beste van de traditioneel werkende marineschilders in ons land, althans voor wat de 20e eeuw betreft.

Van Royon zelf zijn er enkele foto's bekend. Vele daarvan berusten in de verzamelingen van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Foto's van Royon zijn afgedrukt in de tijdschriften „Ostend Flash“ van juni 1960, en „Neptunus“ nr. 190. Na Royon's dood kwam het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen in het bezit van een ontzaglijke documentatie uit zijn nalatenschap: schilderijen, pentekeningen, affiches, spijskaarten, prentkaarten, manuscripten, foto's, knipsels, briefwisseling, schetsboeken... Het is de meest volledige documentatie over deze kunstenaar en zij staat trouwens volledig op steekkaart.

In andere musea is Royon om zo te zeggen niet vertegenwoordigd: — enkele werkjes in het Museum van Oostende gingen verloren tijdens de brand van het Stadhuis in 1940. De Heemkring „De Plate“ uit Oostende bewaart enkele affiches van de Oostende-Doverlijn. Verder kocht het Groeningemuseum te Brugge en de Pinakothek te München werk van Royon aan.

Norbert HOSTYN
 Conservator
 Stedelijke Musea
 Oostende

„HET VISSERIJBLAD“

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

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder Jan VAN den MEERSSCHAUT,
 Gheerwijnstraat, 17 te 8000 BRUGGE - Tel. 050/33.95.81

— O —

RECHT VAN HOGER BOD

Bij proces-verbaal van toeslag, opgemaakt door gerechtsdeurwaarder Jan Van den Meersschaut te Brugge op 14 augustus 1982, werden de hiernavolgende vissersvaartuigen toegewezen onder de schorsende voorwaarde van afwezigheid van hoger bod:

KOOP EEN:

DE Z.40 „RAVELINGEN“

mits de prijs van 500.000 F.

KOOP TWEE:

DE Z.41 „TER STREEP“

mits de prijs van 700.000 F.

Beiden vaartuigen zijn gebouwd in 1973 op de werf Béliard Murdoch te Oostende; hebben een bruto-tonnemaat van 103,68 T. en een netto-tonnemaat van 34,34 T.; een lengte van 25,58 m., een breedte van 6,48 m., en een holte van 2,76 m.; de romp is in staal, en zij zijn uitgerust met een motor A.B.C. van 375 P.K. Beiden gemeerd in de thuishaven Zeebrugge, Vissershaven, kant Rederskaai.

Ieder heeft het recht een hoger bod te doen.

Het hoger bod moet gedaan worden binnen de 15 dagen na de toewijzing en bij gerechtsdeurwaardersexploot worden betekend.

Het hoger bod moet één/tiende van de koopprijs bedragen, met maximum 250.000 frank. Deze som moet op het kantoor van de gerechtsdeurwaarder in consignatie worden gegeven.

WAAR IS HET VISSERIJBLAD VERKRIJGBAAR ?

Buiten het onderschrijven van een abonnement is het „Visserijblad“ ook nog op volgende verkooppunten verkrijgbaar. Op verzoek kan de dagbladverkoper ook aan huis leveren tegen de prijs van 50 fr. per exemplaar.

OOSTENDE

- Internationale Boekhandel, A. Buylstraat, 33
- Internationale Boekhandel, Th. Vanloostraat, 26 (Vuurtorenwijk)
- Algemene Lektuur, Kapellestraat, 65
- Algemene Lektuur, Torhoutsesteenweg, 332
- Devos, Spaarzaamheidstraat, 1
- Ketelers, Stuiverstraat, 91

BREDENE

- Berten, Buurtspoorwegstraat, 48
- Bolle G., P. Elisabethlaan, 72

NIUWPOORT

- Vermote, Langestraat, 127

KNOKKE-HEIST

- Bij Wieke,
- Algemene Lektuur, Knokkestraat, 118
- Verstappen, St.-Antoniusstraat, 45

ZEEBRUGGE

- Verstraete, Heiststraat, 71

BRUGGE VERBIEDT TRANSPORT VAN KERNAFVAL

EEN MOEDIGE BESLISSING VAN BURGEMEESTER VAN ACKER

Het is niet de eerste maal dat wij in het Visserijblad een lans breken voor het stilleggen van het dumpen van kernafval en chemische afval in de zeeën en oceanen. De beslissing van de burgemeester om op het grondgebied van Brugge, waartoe eveneens de haven Zeebrugge behoort, kernafval te vervoeren, moet ons dan verheugen.

Het is inderdaad een moedige beslissing, die zelfs tegen de havenbelangen van Zeebrugge indruist, zuiver egoïstisch bekeken.

Maar we zouden het nog meer toejuichen mocht men eveneens het dumpen van chemische afval, vooral zuren, verbieden. Dit afval wordt met zeewater verdund en dan in zee gedumpt. Dit gebeurt op zeer grote schaal, terwijl het verdunnen met zeewater, meer op papier dan in de praktijk gebeurt.

Door het dumpen van chemische afval ondergaat de visserij onmiddellijke schade, door de aantasting van het planeton en zelfs van het mesoton, namelijk van het voedsel van heel wat vissen. Ook de vis zelf wordt er door aangetast zoals dit onder meer in de baai van de Seine beezen werd.

In elk geval zal een dergelijke beslissing, ook al wordt ze naderhand door de provinciegouverneur en/of het betrokken ministerie vernietigd, toch terug de aandacht doen vestigen op de onverantwoordelijke lozingen van afval in de zeeën. Zelfs zo de burgemeesterlijke beslissing verbroken wordt, dan heeft Brugge nog heel wat pijlen op de gemeentelijke boog om het transport kwasi onmogelijk of moeilijk te maken.

Het zal tevens de ondernemingen er terug toe aanzetten om andere manieren van opslag, neutralisering of vernietiging van de afval te onderzoeken, of er minstens door gesensibiliseerd worden. Wel hebben reeds tientallen gemeenten hun grondgebied kernvrij gemaakt, dat wil zeggen zowel tegen opstelling van kernraketten als tegen vervoer van kernstoffen en kernafval over de weg, maar de Brugse beslissing is op dit gebied primordiaal omdat Zeebrugge een verzamelpunt is voor de aanvoer en het overladen van dit afval op de schepen die het afval in zee dumpen. Burgemeester Van Acker heeft dan ook met zijn moedige beslissing heel wat goede punten geskoord en zeker in visserijkringen.

BELGISCHE WETGEVING NIET STRENG GENOEG VOOR OLIELOZINGEN OP STROMEN EN RIVIEREN

De veroordeling in West-duitsland van een Duitse rijnkaarschipper wegens het niet bijhouden van zijn oliecontroleboek, heeft weer eens de tekortkomingen in de Belgische wetgeving ter zake aangetoond.

In Duitsland zijn de schippers verplicht een olie-lozingboek bij te houden aan de hand waarvan de overheden die de stromen onder hun bevoegdheid hebben, kunnen nagaan of de olie-resten regelmatig en op de voorgeschreven reglementaire manier geloosd worden.

Op de Duitse stromen en grote rivieren kan men zijn olieresten kwijt via speciaal voor het opnemen hiervan ter beschikking staande olierestafvalboten die, op verzoek van de rijnaken, rivier-tankers en lichters bij het schip komen. Deze pompt dan de olieresten met rivierwater verdund om de tanks beter te kunnen spoelen, in het hiervoor speciaal gebouwd tankvaartuig. Van deze lozing krijgt de schipper een bewijs, terwijl hij dit tevens in het zich aan boord bevindende olieboek moet vermelden. Wanneer aldus een controle gebeurt door de Duitse overheid en er zijn geen bewijzen van regelmatige overpompingen, dan wordt de betrokken schipper bekeurd en volgt een boete en veroordeling.

In betrokken geval beweerde de schipper dat hij de overpompingen voor de betrokken periode in Nederland had laten gebeuren in de bunkerstations. De Duitse rechtbank heeft dit echter niet aanvaard wegens afwezigheid van voorhanden zijnde bewijzen.

Noch in Nederland. noch in België is het bijhou-

den van een olieboekje verplichtend, alhoewel een schipper altijd een bewijs aan het bunkerstation kan vragen. Doet hij dit niet, dan mag hij rekening houden dat, bij controle van zijn olieboek, men hem in Duitsland zal bekeuren.

Wat meer is, zijn er in Duitsland op regelmatige afstanden lozingsboten ter beschikking die men per radio kan bijroepen. Dit is echter zeker niet in België het geval waar men slechts aan bepaalde sluizen over enkele containers voor afval beschikt, terwijl men alleen in de haven van Gent zijn verdunde afvalolie in een bunkerstation kwijt kan. Gezien anderzijds het bijhouden van een olieboekje verplichtend is in België, noch de verplichting voor handen ligt, dat men bewijzen levert van lozing in één, daartoe aangewezen bunkerstation, kan men gemakkelijk begrijpen dat de schipper de gemakkelijkste en minst tijdrovende weg neemt en zijn olieresten in de Belgische wateren kwijt speelt.

Men kan echter moeilijk bepaalde eisen stellen, wanneer de infrastructuur voor het lozen van de afval niet aanwezig is, zodat het voor België een dringende vereiste wordt hiervoor te zorgen. Alhoewel dit kosten mede brengt, kan dit, enerzijds door een financiële tussenkomst van de riviervier-tankers die aldus op deze dienst kunnen beroep doen, en anderzijds door de verbetering van de kwaliteit van het water, omgekeerd kostenbesparend werken.

Aldus zouden alle maatregelen van het politiereglement van de Rijnvaart ook in België van toepassing kunnen gesteld worden.

BRIEVENBUS

FISCALE RAADGEVING

Mijnheer,

In het mededelingsbladje van de Rederscentrale, staat er regelmatig een advertentie van een zekere Vergaerde van Heist, waarin wij aangespoord worden onze verzekeringen en boekhouding te laten doen door hem.

Wij begrijpen niet hoe het mogelijk is dat wij, reders, daartoe aangespoord worden, na de avonturen welke verschillende bij het plaatsen van geld hebben beleefd, waarbij wij nooit de aandelen van de maatschappij waarvoor wij ingeschreven hadden, zagen toekomen, sociale lasten door hem werden afgehouden, maar niet gestort en nog zoveel andere zaken.

Nu hij ook als reder schepen had gekocht, waarvan sommige uitgebaat werden, zonder de verkoper van zijn verplichtingen te hebben ontslagen, is hij nu failliet verklaard maar, begrijpen we niet hoe het gerecht hier geen onderzoek instelt en het inlichtingsblad van de Rederscentrale ons aanspoort door te gaan.

Een benadeelde reder.

Nota der Red. Het volstaat, zo U benadeeld werd, klacht in te dienen. Aan de rechterlijke overheid de ernst van de klachten te onderzoeken.

N.V. TRANSPORTZONE ZEEBRUGGE OPGERICHT

Om de transportzone te Zeebrugge tot ontwikkeling te brengen, werd een bedrag van 50 miljoen F. samengebracht. Aandeelhouders zijn:

- Demeyer NV uit Gent,
- Gebouwen en Bruggen N.V. met regionale zetel te Lissewege,
- de Nationale Investeringsmaatschappij, en
- de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor West-Vlaanderen.

In de Raad van Beheer van de nieuwe vennootschap zullen zetelen, benevens de vertegenwoordigers van de aandeelhouders, een vertegenwoordiger van de stad Brugge en een afgevaardigde van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen.

Beoogd wordt dat de Transportzone Zeebrugge NV onmiddellijk een eerste fase van ongeveer 14 ha tot ontwikkeling brengt.

De transportzone Zeebrugge NV zal op de transportzone onder meer verantwoordelijk zijn voor volgende taken:

- een onthaalcentrum voor vrachtwagenchauffeurs,
- een technisch servicecentrum voor voertuigen,
- een administratief vervoercentrum met een kantoorcomplex voor de douane en de havengebruikers,
- parkeerterreinen en opslagruimten in open lucht,
- overdekte bedrijfs- en opslagruimten en
- andere haven- en/of transportgebonden activiteiten.

Ook voor het transport van vis heeft die maatschappij zijn belang.

NOG STEEDS DE KANAALVERBINDING OF EEN EUROROUTE

Het is sedert jaren dat vooral de Fransen dromen van een tunnel welke een verbinding zou zijn tussen Kaap Gris Nez en de omgeving van Dover.

Allerlei plannen worden gesmeed en ideeën naar voren gebracht.

Er waren ontwerpen voor een spoor, andere voor een baan en tenslotte een ontwerp dat beide inhoudt.

De Antwerpse Lloyd schreef hieromtrent vorige week hiernavolgende :

EUROROUTE : AMBITIEUZE MAAR VOLLEDIGE KANAALVERBINDING

Er is dus al heel wat inkt gevloeid over de mogelijke kunstwerken over of onder het Kanaal. Het meest ambitieuze in de reeks is ongetwijfeld een combinatie van alle mogelijkheden — weg, spoor, brug, tunnel — Euroroute genaamd.

Euroroute, waarvan de promoters een campagne begonnen zijn doorheen gans West-Europa, probeert inderdaad weg en spoor in eenzelfde project samen te brengen.

Voornaamste argument hiervoor is dat de evolutie van trafieken dit verantwoordt. Het project ziet er als volgt uit : twee banen met dubbel rijvak en twee spoorlijnen. De spoorweg loopt door een tunnel over de ganse lengte. De wegen zijn aangelegd op twee bruggen en gaan vervolgens onder in een gemeenschappelijke tunnel met het spoor, die onder de voornaamste maritieme wegen zal worden aangelegd. De overgang van de viaduct naar de tunnel gebeurt om kunstmatige eilanden. Het ganse kunstwerk zal een lengte hebben van 36 km., terwijl het centrale gedeelte van de tunnel, onder de maritieme wegen 19 km. lang wordt.

Als voordelen van het ontwerp worden aangehaald, de veiligheid, voor de gebruiker en het scheepvaartverkeer en de tewerkstelling (er is sprake van 50.000 arbeidsplaatsen in Groot-

Britannië en 50.000 in Frankrijk).

Van belang zijn natuurlijk ook de aansluitingen in de beide oeverlanden. Ook hier zou het antwoord nogal gunstig uitvallen voor de Euroroute — idee die trouwens werd opgevat in functie van de aansluiting op de bestaande of geplande wegen en spoorwegen in Frankrijk en Groot-Brittannië.

In Frankrijk zou de wegverbinding belanden juist ten oosten van Kaap Gris Nez om vervolgens oostwaarts op te trekken. Bedoeling is voor de onmiddellijke aansluiting te zorgen op de A-26 richting Parijs en op de E-5 richting Brussel, evenals met de N1 tussen Calais en Boulogne en met andere nationale en departementswegen. Wat de spoorweg betreft, deze zou ten zuiden van Calais worden aangesloten op de bestaande lijnen naar Parijs en Brussel. Een spoorterminal zou trouwens kunnen aangelegd worden bij Fréthun, terwijl een wegvervoerscentrum zou worden gebouwd aan of in de nabijheid van de kust.

Aan Britse zijde zullen de viaducten aan land komen in Abbot's Cliff van waaruit een tunnel voor de verbinding zou instaan met het binnenland, meer bepaald met de A-20 tussen Folkestone en Dover.

Over de A-20 gaat het dan verder naar de autosnelweg M-20, van daaruit naar de M-25 of de Londense ring.

De spoorweg gaat vanuit de kust naar Honywell ten noorden van Folkestone via een tunnel naar de bestaande lijn London-Dover.

Al met al zijn in het Euroroute-project dus heel wat elementen verenigd opdat de verbinding op vrij volledige wijze zou beantwoorden aan toekomstige verkeersevoluties.

Tot daar dit artikel.

Dat dit alles nog steeds behoort tot het rijk van de luchtkastelen en talrijke projecten, is een feit.

Dit wil niet zeggen dat ons land deze projecten en gedachten van nabij niet dient te volgen en nu reeds bij Verkeerswezen en Openbare Werken, de nodige plannen te voorzien opdat, moest dit ooit verwezenlijkt worden, onze kust en havens er niet door zouden benadeeld worden.

Voor al Oostende is dit van belang, daar Zeebrugge een ander doel heeft dan passagiersvervoer, welke voor haar steeds van toekomstige aard zal zijn.

Wat de visserij zelf betreft, menen we niet dat de verwezenlijking van dit ontwerp, ooit nadelen zou meebrengen al weet men biologisch nooit wat de gevolgen er van zouden zijn in dit gedeelte van de Noordzee.

TOT CONSUL VAN DENEMARKEN BENOEMD

Enkele jaren terug heeft de deense overheid haar Vice-Consulaat, met jurisdictie over de arrondissementen Brugge/Zeebrugge en Oostende, te Brugge gevestigd op het adres van de PVBA Aug. Van den Abeele.

Naar wij vernemen heeft de deense regering thans beslist haar consulaire vertegenwoordiging te Brugge te bevorderen tot consulaat, met alle bevoegdheden hieraan verbonden.

Dit tengevolge, heeft het Hare Majesteit Koningin Margaretha behaagd de heer JAN VAN DEN ABEELE tot Consul van Denemarken te benoemen.

Onze hartelijke gelukwensen aan de knappe Consul. Het is een eer voor ons land iemand uit de Visnijverheidswereld tot die functie te zien verheffen.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHT FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP^{sv}

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

AUSTRALIË

Gezien de uitgestrekte visserijlimieten van Australië een efficiënte controle op illegale visserij praktisch onmogelijk maakt, zal nu de eigen visserij hierin betrokken worden. Tegen een vastgestelde vergoeding zullen zij overtredingen begaan door vreemde vissersvaartuigen, moeten vaststellen en doorseinen. De eigen vissersvaartuigen mogen echter geen vreemde vissersvaartuigen aandoen noch opbrengen, noch gewapenderhand optreden.

FRANKRIJK

Op 3 augustus is nogmaals een Spaans vissersvaartuig door een Franse vedette in de Golf van Gascogne opgebracht. Tot het opbrengen werd beslist toen de schipper weigerde de Franse mariniers aan boord te laten. Door de schipper werd het net gekapt. Opgebracht naar de Franse haven van La Pallice, werd een belangrijke hoeveelheid ondermaatse vis in de ruimen aangetroffen. Het gekapte net was natuurlijk ook van ondermaatse maaswijdte en gezien dit toch zou aangeslagen worden, verkoos de schipper dit zo maar te kappen.

De resultaten voor de Franse diepzeevisserij in hun tweede campagne, zijn eerder ontgoochelend. Van de 9 grote diepzee-eenheden waarover onze Zuiderburen nog beschikken, bleven er twee aan de kade. De "Nève" deed het niet slecht in de Noorse wateren, maar heeft de visserij moeten staken omdat Noorwegen liet weten, dat de EEG-tonnage van 7 duizend ton op de koolvis uitgeput werd. Drie andere treilers, de "Islande", "Joseph-Roty" en de "Capitaine-Ple-

DOLFIJN BESCHERMT JONGEN IN ZEE

Een dolfijn heeft een 11-jarige jongen beschermd die vorige week in Australische wateren tijdens het surfen naar zee was afgedreven en er vier uur het hoofd boven water moest zien te houden.

Toen Nick Christides eindelijk was ontdekt en gered door een vliegtuig van de luchtmacht, vertelde hij dat een dolfijn naast hem en om hem heen gezwommen had en zo had beschermd tegen ter plaatse veel voorkomende haaien.

"Nick heeft zijn hoofd koel gehouden. Dit, en de bescherming door de dolfijn, hebben hem gered", zei Christides senior.

Nick had aanvankelijk gevreesd dat de dolfijn een haai was, maar toen het dier water begon te blazen wist hij beter.

Bij de stad Punta Arenas in het uiterste zuiden van Chili zijn vrijdag 57 walvissen gestorven die kort daarvoor waren gestrand.

De dieren hebben een lange doodstrijd gevoerd in het oostelijke deel van de Straat Magalhaes, de zeeëngte die ten noorden van Kaap Hoorn de verbinding vormt tussen de Atlantische en Stille Oceaan.

Biologen wijten de ramp aan een drastische temperatuurdaling van het zeewater. Deze zou het oriëntatievermogen van de walvissen ontregeld hebben. Een snelle daling van het zeeniveau als gevolg van de getijdenwerking zou ook een rol gespeeld kunnen hebben.

ven" deden het niet zo goed op de blauwe wijting voor Noorwegen als in 1981, terwijl de "Zelande" terug van de Kergeulen hoogten en laagten kende in de visserij. Ondertussen maakt de "Dauphin" zich klaar om uit te varen voor een visserij in de Canadese wateren.

De twee Franse diepzee-treilers "Victor Pleven" en "Finlande" die voor de kusten van Groenland op de garnaal visten, konden slechts middelmatige vangsten verwezenlijken. Daarbij komt nog dat bij hun terugkeer men gekonfronteerd werd met een verzadigde markt zodat ook de commercialisatie van het produkt eerder een tegenvaller werd.

Te La Rochelle in Frankrijk zal het visserijdok van vlotdok gedurende een viertal maanden tijd worden. Inderdaad werden de sluisdeuren voor noodzakelijk herstel uit het water gehaald. Voor de visserij zal dit bij het lossen zeker gepaard gaan met vervelende moeilijkheden, vooral als men het anders gewoon is. Ook bij ons zijn de visserijdokken van Zeebrugge en Nieuwpoort nog tijdokken.

Kort nadat de Franse vedette "Sterne" een Spaans vaartuig naar La Pallice had opgebracht, werd het vaartuig verzocht terug uit te varen om deze maal een zwaar gekwetste Spaanse matroos van een Spaanse treiler in de Golf van Gascogne af te halen. Inderdaad was de zichtbaarheid zo slecht dat men geen helikopter kon inzetten. De "Sterne" die een dokter aan boord had die de eerste zorgen aan boord van het Spaans vaartuig aan de gekwetste toe-

diende, bracht de matroos te La Rochelle binnen maar deze overleed nog dezelfde avond in het hospitaal niettegenstaande een heelkundig ingrijpen.

NOORWEGEN

De nieuwe moderne Noorse vismeelfabrieken hebben gebruik gemaakt van de laatste brandstofbesparende technieken zodanig, dat het gasilverbruik thans nog slechts 23 kg. per 100 kg. voortgebrachte vismeel is, tegen 50 kg. per 100 kg. in de jaren 1950. De oude vismeelfabrieken zijn dan ook moeten verdwijnen of hebben zich moeten moderniseren. Trouwens 40 moderne Noorse vismeelfabrieken vervangen thans 75 oude en hebben een zelfde produktiekapaciteit.

Voor het ogenblik telt men in Noorwegen zowat 450 visfarms, terwijl er verder nog 150 aanvragen voor een vergunning voor het houden van een visfarm bij de overheid ingediend en reeds met een toelage begiftigd werden. De meeste visfarms houden het echter nog bij de zalm en de forel, alhoewel men thans ook proefnemingen verricht met larven van de kabeljauw.

NEDERLAND

Verleden week gingen, niettegenstaande het warme weder toch weer 11 duizend ton Nederlandse mosselen naar België. Het gaat hier om mosseltonnen van 100 kg. In eigen land werden er door onze noorderburen 1520 ton afgezet of zeven maal minder dan in ons land. Waarom kan dit maatjesland ook geen mosselland worden? Deze smakelijke zeevrucht verdient zeker een groter eigen belangstelling. Licht het aan de voorlichting en propaganda?

GROTER DIAMETER VOOR TRAAG DRAAIENDE SCHROEF BRANDSTOFBESPAREND

Het Noors Instituut voor Visserij Technisch Onderzoek heeft bevestigd, dat een traag draaiende schroef met groter diameter heel wat gunstiger uitvalt voor het brandstofverbruik.

Door dit technisch onderzoekingscentrum werd een eksperiment toegepast op een 55-meter purse-seiner, die gebruikt wordt voor de walvisvangst. Deze treiler heeft een ladingsvermogen van 900 ton en is uitgerust met een motor van 1.400 pk.

De diameter van het bestaande schroef was 2,15 m., terwijl er nu, met de nodige aanpassingen een vierbladschroef met een diameter van 3,20 m. werd ingesteld. Het oude schroef had een snelheid van 375 t/m, hetgeen toch ook een traaglopende motor is.

De motorkracht nodig om met de nieuwe schroef, maar nog trager draaiend, tot een kruissnelheid van 12 mijl met volle lading te komen was 20% kleiner dan dit met de oude schroef. Dit gaf als resultaat dat nu nog slechts 205 liter brandstof per uur verbruikt werd tegen vroeger 295 liter, hetgeen dit verbruik tot amper 70% herleidde van het vroegere.

Ook de bollard-trekkracht was heel wat groter

en meet thans 17,2 ton maksimum tegen slechts 13,5 ton vroeger. Om dezelfde bollard-trekkracht te halen als vroeger bespaart men 37%.

Anderzijds wordt thans bij het inhalen van het net de spoed van het schroef op nul gezet hetgeen ook al tegenover vroeger een besparing met 36% betekent.

Oudere vaartuigen vooral zouden aldus kunnen genieten van een vervanging van de schroef. Inderdaad zijn de nieuwe schepen reeds uitgerust met een enigszins groter schroef.

In elk geval legt het Noors Instituut voor Technologisch Onderzoek in de Visserij, de klemtoon op het inbouwen van een schroef met groter diameter dan thans gebruikelijk is en met een traag toerental. Het zal tot heel wat brandstofbesparing leiden. Voegen we hier tevens bij, dat er Staatstussenkomsten bestaan en toelagen voor de aanwending van technieken die brandstofbesparend zijn. De nieuwbouwers doen best hiermede rekening te houden alhoewel we betwijfelen dat men in België reeds aan deze nieuwigheid of aan het maximum uitbaten van deze nieuwigheid aan toe is.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALGEMEEN

De wereldaanvoer aan vis en visproducten is in het jaar 1981 met 2% gestegen. Schijnt 2% niet veel zaaks te zijn, dan is dit toch nog altijd 1,3 miljoen ton, of om het in andere termen te zeggen, zowat 40 maal de totale Belgische aanvoer. Deze brutoaanvoer is anderzijds 775 miljard B.fr. waard voor 1981 tegenover 750 miljard B.fr. in 1980.

Niettegenstaande Japan de eerste en grootste visaanvoerder is op ons wereldje en de Verenigde Staten eveneens in de toptien zitten, toch voeren zij respectievelijk nog voor 180 en 150 miljard B.fr. aan visproducten in. Japan voert de ranglijst aan van de visaanvoerende landen met 11,336 miljoen ton, gevolgd door Rusland en China. Op de 4de plaats komt dan verrassend Chili met in 1981 bijna 3,4 miljoen ton tegenover slechts 2,8 miljoen ton in 1980. Grote aanvoercijfers zeggen nochtans niet alles, want in heel wat landen, vooral van Latijns-Amerika wordt hoofdzakelijk voor vismeelproductie aangevoerd.

In gans Europa en niettegenstaande de problemen in West-Europa, meer in het bijzonder in de EEG, is de aanvoer van vis toch van 4,998 miljoen ton in 1980 tot 5,1 miljoen ton in 1981 gestegen. Grootste Europese producenten zijn Noorwegen, IJsland en Spanje.

CANADA

Door Canadese redersfederaties en producentenorganisaties uit de visserijprovincies New Brunswick en Nova-Scotia is een overeenkomst met buitenlandse verwerkingsbedrijven getroffen voor de levering van 32 duizend ton haring. Deze haring zal op zee overgeladen worden. Een eerste kontrakt werd met een Zweeds verwerkings- en uitvoerbedrijf afgesloten en een tweede met „Seafoods J. Marr” uit Groot-Brittannië. De verwerkte haring mag echter niet ingevoerd worden in Canadese streken waar zich een gevestigde markt bevindt. Prijs voor de haring 15 fr. het kg., terwijl de eigen Canadese verwerkingsbedrijven slechts 5,5 B.fr. aanboden. Dit laatste aanbod noemt men in betrokken visserskringen, een prijs die nog niet eens de kosten dekt en dus verlieslatend zou zijn. De Canadese minister voor de visserij Romeo Le Blanc staat achter deze overeenkomst.

SIERRA LEONE

Door een werf in Alabama in de Verenigde Staten werden onlangs 4 van de zeven 25-meter vissersvaartuigen aan Sierra Leone op de West-Afrikaanse kust geleverd. Van de 7 treilers zijn er vijf bestemd voor de garnaalvisserij en twee purse-seiners eveneens van 25 meter. De garnalen zullen aan boord ingevroren worden en opgeslagen in een koelruimte van 60 m³. Er is ook een koelruimte voorzien van 14 m³ voor het opslaan van de vis die als bijvangst tussen de garnaal gevangen wordt. De hoofdmotoren zijn Caterpillars van 415 Pk bij 1.500 t/m.

de uitbouw en modernisering van haar vissersvloot. De kustgebieden voor dit West-Afrikaanse land zijn bijzonder rijk aan grote garnaal. Behalve de thans geleverde 4 nieuwe garnaalvisserysvaartuigen door een werf uit de Verenigde Staten, werden reeds in 1980 vier 20,4 m. moderne garnaalkusttreilers van dezelfde werf betrokken. Het nieuwe bouworder voor 25-meter vaartuigen voor de visserij op de garnaal bewijst dan ook het sukses van de eerste ingezette nieuwe moderne vaartuigen.

FRANKRIJK

In Lorient in Frankrijk bestudeert men de mogelijkheid om de grote treilers om te bouwen tot diepvriestreilers. Dit zou toelaten de vis onmiddellijk aan boord te verwerken en tevens lange reizen te maken waardoor heel wat brandstof zou uitgespaard worden. Te Dieppe werd reeds een 55-meter treiler omgebouwd in een diepvriestreiler en nu kijkt men te Lorient nieuwsgierig uit naar de resultaten van deze ombouw.

Voor de eerste maal sinds 20 jaar heeft de blauwvintonijn zich tot onder de kust van de Baskische vissershaven St. Jean-de-Luz vertoond. De plaatselijke vissers die een heel slecht ansjovisseizoen gekend hebben, zijn dan ook niet bij de pakken blijven zitten en brachten per dag verscheidene tonnen van dit visje binnen waarvoor zij ongeveer 170 B.fr. het kg. kregen.

Als gevolg van de aanwezigheid van grote stocks ingeblikte tonijn is de internationale tonijnvloot verplicht geweest heel wat minder schepen in te leggen. Thans zou slechts ongeveer 50% van deze vloot actief zijn terwijl de totale vangst van alle tonijnschepen over de eerste zes maanden van 1981 in de Stille Oceaan slechts 144 duizend ton bedraagt tegenover 196 duizend ton over dezelfde periode van het vorig jaar. Men vraagt zich af of de botulismegevallen met ingeblikte vis niet zwaar doorgevoerd hebben in de verkoop van tonijn, evenals de economische recessie.

POMPEN voor

VARKENS- EN PLUIMVEE-
HOUDERIJ

DRINKWATERVOORZIENINGEN

GIERTRANSPORT

MESTTRANSPORT

VEETEELT

TUIN- EN
AKKERBOUW

CENTRALE-
VERWARMING

CONSERVEN
EN ZUIVEL-
INDUSTRIE

DRAINAGE- EN
ONDERBEMALING

BEREGENING
EN BEVLOEIING

TUINCENTRA-REKREATIE EN
ZWEMBADTECHNIEK

K&R

Een halve eeuw pompervaring... dát telt mee!!!

Raadpleeg uw installateur of vraag
dokumentatie aan bij

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-7168 42 - Telex 40093 Kaenr nl.

Sierra-Leone maakt vooral sinds 1980 werk van

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

JAPAN

Ook politiek heeft wat te maken met vis. Inderdaad moeten nu 300 Japanse inktvisvisserij naar andere vangstgebieden uitzien omdat Japan het bilateraal akkoord met Noord-Korea niet heeft kunnen verlengen, wanneer dit laatste land aanstoot nam aan het feit, dat de voorzitter van een Noord-Koreaanse kulturele vereniging geen toelating kon bekomen om Japan te bezoeken en hem een inreisvisa geweigerd had.

Japan is met Peru overeengekomen om de lokale visserij op de pijlinktvis in haar ontwikkeling te helpen en te steunen, waardoor Peru bereid gevonden werd de kosten voor de Japanse tonijnvisserijvaartuigen voor het bekomen van een vergunning voor het vissen in de 200-mijlszone van Peru, te halveren. De betrokken vergunningen waren inderdaad door Peru opgetrokken tot 16 duizend B.fr. per Brutotonnage van het ingezette vaartuig voor de visserij binnen de 30 en 60 mijl, uit de kust, waar de meeste tonijn zit en tot 8 duizend B.fr. voor een visserij in de zone van 60 tot 200 mijl uit de kusten. Dit vertegenwoordigde ongeveer 20% van de waarde van de vangst, terwijl elders rond de eilanden in de Stille Oceaan dit voor betrokken tonijnvisserijvaartuigen slechts 5% bedraagt.

IJSLAND

De visaanvoer in IJsland voor het eerste halfjaar 1981 is meer dan 200 duizend ton lager dan in de overeenkomstige periode van 1981. Dit vindt zijn oorzaak in een teruglopen van de kabeljauwvangst met liefst 76 duizend ton in deze zes maanden. Anderzijds liep eveneens de capelinvangst (voor vismeelproductie) met 154 duizend ton terug en de blauwe wijting met 10 duizend ton. Voor bepaalde andere bodemvissoorten was er een groter aanvoer en voor garnaal kwam er duizend ton bij, van 4,2 duizend ton tot 5,2. In elk geval een eerder tegenvallend jaar voor de IJslandse visserij.

SPANJE

In 1981 werd aan de Spaanse visserij voor nieuwbouw en modernisering van de vloot 1,8 miljard B.fr. door het officieel instituut voor krediet aan de visserij uitgeschreven, hetzij liefst 43% meer dan het vorig jaar. Voor 1982 zal dit zelfs 2,5 miljard worden. Een vergelijking met België, zelfs alle verhoudingen in acht genomen valt zeer in het nadeel van ons land en natuurlijk van onze vissers uit. In 1981 werden er in Spanje 450 leningen aan de visserij toegekend. Moderniseert Spanje de visserijvloot met het oog op een toekomstige toetreding tot de EEG?

DUITSLAND

Aan de A.F.Z.-Hamburg ontleen we, dat de schuld van het Duitse bedrijfsleven, zonder rekening te houden met de bouwnijverheid, van 1973 tot begin 1982 praktisch verdubbeld is. Deze is namelijk van 8.205 miljard tot 15.800 miljard B.fr. gestegen of zowat tienmaal de totale Belgische jaarlijkse begrotingscijfers.

In de visserij zijn deze cijfers waarschijnlijk niet verdubbeld, maar vervelvoudigd.

Eveneens volgens de AFZ-Hamburg is het verbruik van visproducten in Duitsland in het jaar

1981 teruggelopen. In 1980 was dit nog 9,7 kg. per kop, het voorbije jaar was dit teruggelopen tot 9,3 kg. per kop. Het is echter niet de eerste maal dat het visverbruik in Duitsland tussen de 9 en 10 kg. per kop schommelt.

PORTUGAL

Portugal heeft het bilateraal visserijakkoord met Spanje opgezegd. Dit akkoord had een stilzwijgende duur van dertig jaar wanneer het niet opgezegd werd. Na 13 jaar heeft Portugal dit nu toch gedaan, hetgeen een zwaar verlies zal betekenen voor de Spaanse visserij. Portugal ging tot deze stap over voor een reorganisatie in het kader van een... eventuele toetreding tot de EEG!

MEXICO

In de Mexicaanse wateren op enkele uren lopen van de grens met de Verenigde Staten zit heel wat tonijn. Sportvissersschepen uit San-Diego in de Verenigde Staten kopen dan ook een vergunning op de tonijnvisserij en maken met de hengel rijke vangsten. Beroeps- en commerciële vissersvaartuigen krijgen echter geen vergunning voor het vissen op de tonijn in de Mexicaanse wateren.

CANADA

Om de kleine visserij op de makreel in Oost-Canada te helpen heeft de Canadese regering voor 125 miljoen B.fr. ingeblikte makreel aan de verwerkingsbedrijven gekocht, om deze toe te laten opnieuw makreel van de vissers te kopen en te verwerken. Door de grote ingeblikte stocks zagen bepaalde firmas inderdaad af van verdere aankopen in de afslag. Er is anderzijds geen grote afzet voor ingeblikte makreel in Canada, maar de regering zal deze aankoop besteden in het raam van haar ontwikkelingshulp aan de arme landen in Latijns-Amerika.

DUITSLAND NIET OPGEZET MET DEENSE BOYCOT GEMEENSCHAPSBELEID

Zoals onze lezers weten, is het op de laatste dagen van het Belgisch voorzitterschap van de EEG niet tot een visserijbeleid onder de partnerlanden kunnen komen vanwege het dwarsliggen door Denemarken. Dit laatste land wenst een hoger nationaal kwotum bij de opdeling van het totaal EEG-kwotum.

De Denen hadden daarbij een nog bijkomende reden om de verdeling in nationale kwota te boycotten. Inderdaad komt voor de laatste zes maanden van het jaar 1982 het voorzitterschap van de Raad en van de Commissie aan Denemarken toe. Het torpederen van een, praktisch door alle andere partnerlanden aanvaard visserijbeleid, gebeurde dan ook met een bepaald inzicht dat het Deens voorzitterschap wellicht de gelegenheid zou bieden om een gunstiger verdeling voor Denemarken af te dwingen.

Thans heeft de Duitse minister voor Buitenlandse betrekkingen, onder druk van de visserijsector, beslist een bijeenkomst met zijn Deense collega te houden om deze zaak nader te bespreken. Inderdaad is door het boycotten van het EEG-visserijbeleid aan de Duitse hoogzeenvloot de mogelijkheid ontnomen om de, in dit beleid

NEDERLAND

In Nederland komt er een nieuwe landbouw-kwaliteitswet, waarin eveneens de vis zal opgenomen zijn. Jammer genoeg hebben de opstellers van deze wet het nog niet nodig geoordeeld om met het visserijbedrijf hieromtrent overleg te gaan plegen. Zij verkiezen dit waarschijnlijk liever met de konsumentenbond te doen, die berucht werd om zijn partijdige onwetenschappelijke, ja zelfs bedriegelijke voorstelling over de aanwezigheid van zware metalen en andere in de kabeljauwfilets. Aanwezigheid was er, maar men is niet fair genoeg geweest om te laten opmerken, dat dit nog ver beneden de maksimum toegelaten norm is. Maar dan was de sensatie in het artikel meteen kwijt geraakt evenals het engelenbewaarder karakter van de konsumentenbond. Met andere woorden een „maat-voor-niets-onderzoek”.

In Nederland plant men het leggen van een gas- en oliepijpleiding van uit de Noordzee dwars door de Waddenzee naar Eemshaven. Bepaalde Nederlandse milieugroepen zijn hiertegen omdat in geval van aantasting van pijpleiding in de Waddenzee deze behoorlijk zou vervuild geraken, hetgeen in een niet volledig open zee een ramp zou betekenen.

De visserijmanifestaties in Breskens, mede dank zij het mooie weder, kregen een ruime toeloop te zien. De vishapjes en de gratische vaartochtjes op de Westerschelde zullen hier ook wel niet vreemd aan geweest zijn. Het was werkelijk een promotiedag voor de vis, waarvoor de inrichters zeker wel de dank van het bedrijf verdienen.

aan deze visserij toegewezen 21 duizend ton kabeljauw voor de Oost- en Westkust van Groenland weg te vissen. Voor de Duitse hoogzeenvloot, die in de laatste jaren verscheidene traditionele visserijen verloor door de algemene uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl, is deze visserij een absolute noodzakelijkheid. Anderzijds trachten de Denen zoveel mogelijk de Duitse visserijsector en de bedrijven te ondergraven, enerzijds door het de Duitse invoer moeilijk te maken en anderzijds door omgekeerd de Duitse markt overvloedig te bevoorraden. Deze problemen worden allemaal uitgepraat in de bijeenkomst van de ministers. Of dit echter absoluut in het voordeel van de Duitsers zal uitdraaien, is een ander zaak en hebben wij het wachten op.

Wij zelf houden het er bij, dat Denemarken, die aan een uitgebreide puf- en industriële visserij voor vismeel doeleinden doet en in het verleden grote schuld heeft aan overbevissing en het in gevaar brengen van heel wat visstocks, juist op basis van zijn vroegere grote aanvoeren, te veel bevoordeligd wordt. Hopelijk wordt er dan ook niet toegegeven aan de Deense chantage.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

EEN KONFLIKT TUSSEN ZWEDEN EN RUSLAND OVER VISSERIJGRENZEN

De standpunten in het conflict gerezen tussen Zweden en Rusland wat de scheidslijn in de Baltische Zee betreft, zijn stugger geworden, vooral van de kant van Zweden.

Oorzaak van het conflict is het Zweedse eiland Gotland dat een eiland is met 55 duizend inwoners en een oppervlakte van even boven de 3 duizend km². Dit eiland ligt tamelijk ver uit de Zweedse kust, maar toch nog dicht bij de Zweedse dan bij de Russische kustgrens.

Rusland aanvaardt niet dat Zweden de kust van dit eiland gebruikt voor het bepalen van de middellijn in het afbakenen van de visserijlimieten tussen beide landen. Het is begrijpelijk dat dit voor Zweden uiterst gunstig uitkomt.

Van haar kant wenst Rusland slechts een twaalf-mijlszone aan het eiland toe te kennen. Behalve voor wat dit eiland betreft gaan beide landen akkoord om de wederzijdse visserijlimieten volgens een middellijn tussen de vastelandsgrenzen van beide landen vast te leggen. Het betwiste gebied gaat nochtans slechts over 13.500 km² of iets minder dan de helft van de oppervlakte van België. Inderdaad ligt Gotland zelf reeds binnen de Zweedse kant van de middellijn tussen beide landen getrokken.

Een voorstel vanwege Zweden om aan Rusland eerst 8%, dan 13% en ten slotte 20% van het betwiste zeegebied aan te bieden, werd door dit laatste land niet aanvaard. Inderdaad eist Rusland 75% van het betwiste gebied voor haar eigen visserij op. Zover wenst Zweden echter niet te gaan en dit land heeft nu op haar beurt haar houding verstrakt, en houdt nu aan de mid-

dellijn tussen de oostkust van Gotland tot het Russisch vasteland (Litauen).

Volgens Zweden was de houding van Rusland in de kwestie van de Barents-zee-visserijgrenzen in de onderhandelingen voor het vastleggen van de visserijgrenzen met Noorwegen heel wat toeschietelijker. Ondertussen mogen wij ons verwachten aan het feit, dat beiden zich aan hun eigen oplossing zullen houden, hetgeen inhoudt dat de Russen in wateren zullen vissen die Zweden als eigen wateren aanziet en Zweedse vissers in wateren zullen vissen die volgens Rusland binnen haar grenzen liggen.

VERENIGDE STATEN

De moeilijkheden in de omzet van ingeblikte tonijn worden zeer goed getypeerd door het bericht dat de grote Van Camp Seafood Company uit San-Diego in de Verenigde Staten aan meer dan 40 tonijnvissersvaartuigen doorseinde die voor haar rekening vissen.

Hen werd opgelegd hun reis te voleindigen, maar nadien geen tonijn meer af te leveren aan de firma in de eerstkomende twee maand. Van Camp wenst zelfs geen bespreking aan te gaan over een eventuele nieuwe prijs voor de afgeleverde tonijn. Bij een andere tonijnverwerkende firma mogen de schepen nog leveren maar dan aan 15% lagere prijs. Het is maar in de detailhandel dat wij van prijsverminderingen niets gewaar worden.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Visserishaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

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

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

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

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

