

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

Versijnt wekelijks
Vrijdag 1 oktober 1982 — Nr. 37

HET AANGEKONDIGD BEZOEK VAN MINISTER DE KEERSMAECKER

Minister De Keersmaecker van het departement van landbouw en die ergens ook de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, heeft zijn bezoek op 24 september aan Oostende waar hij met de O.29 een reisje in zee zou wagen, afgezegd. Uitgesteld is dit maal naar het schijnt echter niet verloren, omdat dit bezoek dan maar zal doorgaan op 6 oktober.

Als het het inzicht is van de minister om eindelijk kennis te maken met de harde vissersstiel, dan kunnen we dat slechts toejuichen en hopen wij dat er op 6 oktober een ferme bries staat om hem, al was het maar lichtelijk, aan te tonen dat de vissersstiel geen aardappelen planten is. Het

gaat ten andere niet op ministers naar zee te voeren op een vissersvaartuig, onder vorm van een aangenaam plezierreisje. Wat kan de minister daar gaan ondervinden over de harde vissersstiel? Een reisje met het schoolvaartuig O.29 bediend door leerlingen, kan onmogelijk vergeleken worden met de harde stiel en het vele werk waarmee de vissers geconfronteerd worden. Maar als de goede wil er al is zal er toch iets te leren vallen, al zou een reisje van enige dagen, hem meer tot de werkelijkheid brengen, namelijk standvastig in de weer, afgewisseld met enkele uren rust op een godganse dag, slapen of proberen te slapen met de klederen aan,

nooit geen eten op tijd, maar volgens het werk aan boord dat af moet, enz. Dat kan een minister aan boord van het schoolschip onmogelijk mede maken.

Het bezoek van de minister aan de visserij op 6 oktober, zal naar het schijnt in de namiddag verlengd worden met een perskonferentie op de Rederscentrale. Wij staan echter verbaasd, nu het Ministerie van Landbouw over een prachtgebouw beschikt zoals het Rijksstation voor de Zeevisserij, waar de minister zo te zien op eigen bodem is, dat de perskonferentie daar niet gehouden wordt. Dan kan de minister werkelijk als gastheer voor de persmensen en voor zijn genodigden optreden. Thans zal hij zelf slechts gast zijn.

Of is dat bezoekje in een daarvoor niet geschikte plaats er opnieuw één om de enkele onverantwoordelijken aan show te laten doen en eens te meer een bewijs hoe triestig de werkelijke belangen van de ganse visserij verdedigd worden, nu de brandstofprijzen maandag opnieuw verhogen en de prijs van 14,46 fr. zullen bereiken.

De minister heeft een kans gemist om zijn belangstelling voor de visserij te betonen ten tijde van de ontvangst van de pers en genodigden in zijn eigen gemeente. Toen kwam de visserij

(Vervolg op blz. 3)

DE MODERNISERING VAN DE VISSERSVLOOT EN DE SLOOPPREMIE

Met veel tromgeroffel werd er meer dan een jaar geleden aangekondigd dat om de modernisering van de vloot te bevorderen en de werkverschaffing aan te moedigen, dank zij een slooppremie van 30.000 frank per bruto ton, de sloop zou aangemoedigd worden en vooral de kustvisserij de gelegenheid zou gegeven worden hiervan te genieten om te moderniseren. Onze kustvisserij en garnaalvissersvloot hebben immers een ouderdom bereikt ver boven de 20 jaar en vooral onze garnaalvisserij waar er brood te verdienen is, is geweldig verminderd, dit in tegenstelling met andere landen, in zoverre dat sommige kustvissers nu reeds in Holland naar garnaalvissersvaartuigen zoeken.

Maar de regering heeft in de maatregelen, die de modernisering moeten bewerkstelligen, het laatste woord. Onze visserij behoort daarenboven niet tot de regionale nijverheden, al is het visserijonderwijs reeds regionaal ingesteld, wat dan ook verkeerd is. De wet op de slooppremie werd sedert maanden door de Ministers van Verkeer en Landbouw terecht goedgekeurd en ook de Raad van State heeft thans het ontwerp naar de bevoegde instanties teruggestuurd.

Alleen de Minister van Begroting, Maystadt, die een fanatieke Waal is, heeft het Besluit sedert vele maanden nog niet ondertekend.

De visserij is immers geen Waalse industrie en behoort niet tot het concern van de miljardenverspillingen voor het staalbedrijf. Daarenboven is zij, nationaal ingesteld, waar men voor het visserijonderwijs middel gevonden

heeft om dit onder regionaal beheer te brengen, zodat ook een Waalse minister er zijn zegen over te geven heeft.

Mijnheer de Minister Maystadt, gij die het steeds hebt over werkverschaffing en modernisering in uw streek, gij die U verkondigt als een goede Belg en dus een Vlaams bedrijf op hetzelfde niveau zou moeten behandelen, als dat van uw Waalse broeders.

Gij die weet dat de gelden voor de slooppremie bestemd, grotendeels of toch voor ten minste tien miljoen frank moeten voortkomen van de premies van VOZOR, gelden DOOR DE REDERS TIJDENS EN NA DE OORLOG ZELF GESTORT, waarop wacht gij om uw handtekening te zetten onder een besluit dat van groot belang is voor de werkverschaffing, de instandhouding en modernisering van een bedrijf, dat geen miljarden vraagt aan de Staat, maar integendeel jaarlijks miljarden deviezen uit zee aanbrengt in de Staatskas?

Hoelang nog zult gij de brave mensen uit de visserij aan het lijntje houden door uw handtekening niet te plaatsen onder een Besluit waarbij uw Waalse broeders geen frank schade zullen lijden, en men integendeel de bevolking met gezond voedsel, die vis is, verder met eigen middelen zal kunnen bevoorraden.

Waarop wacht gij?

Dat is, wat het visserijbedrijf van U verlangt te weten.

P. VANDENBERGHE

HOE LANG NOG ZAL HET LAND DE VAKBOND AGITATORS DULDEN ?

Heden donderdag vond men in het postkantoor van Oostende op aanstichten van enkele vakbond agitators het middel om te staken, en dus geen verdeling te doen, maar zat men aan de deur van 's morgens vroeg grote pinten te pakken. Vergeten die heerschappen dat het de bevolking is die hen betaalt en niet de vakbond agitators !

Hoe lang nog zal het gerecht de oproermakers, wier enige werklust is, het land en de werkende bevolking schade te berokkenen, terwijl zij vet betaald worden en allerlei nevenprofijtjes in allerlei commissies opstrijken.

Zou Debunne en Co niet beter zijn fortuin in het buitenland bekend maken en de bevolking melden waar hij het gehaald heeft ?

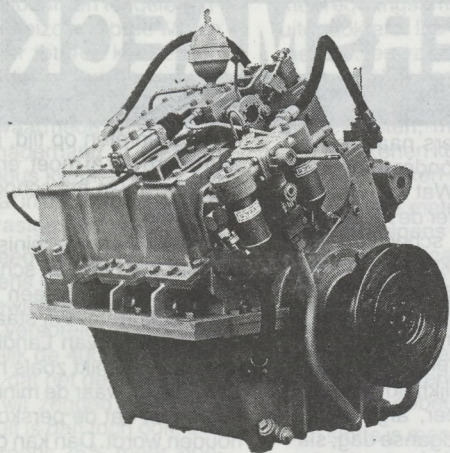
Ondertussen hebben we onze marktberichten deze week tot het minimum van inlichtingen moeten beperken.

De directie

MASSON


PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijsschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingen, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaet, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.

Deze betrouwbaarheid, in combinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

 **VAN STIGT BV**
avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



(Vervolg van blz. 1)

praktisch niet, maar totaal niet aan bod. Het was maar al te duidelijk dat de visserij de assepoester was en gebleven is. We hopen dan ook dat hij dat meer en meer zal beginnen begrijpen om ons toe te laten werkelijk in de daadkracht voor de visserij in de nieuwe minister te mogen geloven.

Wij zijn inderdaad niet tevreden met een dode mus, zoals een bezoekje aan de rederscentrale, waar men ook graag aan show doet om hun onbekwaamheid te verduiken via een uitstapje in zee. Als men op het departement van landbouw meent hiermede de visserij te kunnen sussen en afstand te nemen van haar problemen zoals het weigeren van subsidies voor de aanschaffing van de brandstof, dan heeft zo'n bezoek geen zin en kunnen wij zeggen dat hij het totaal verkeerd voor heeft. Met handjes drukken en beloften zijn we totaal niet vooruit geholpen en ook de belofte dat hij de positie van de Belgische zeevisserij voor wat betreft kwota en toegang, in het eventueel toekomstig visserijbeleid, maximaal zal verdedigen is nog altijd een vat zonder inhoud.

Het zijn resultaten die we moeten hebben, en het waarmaken dat, in geval er niets kan bekomen worden via de EEG, hij de grote noden van onze visserij in Staatsverband zal aanpakken. Dit begint voor ons bij de subsidiëring onder één of andere vorm van de brandstofaanschaffing. En dat men niet komt aandragen met het goedkoop en gemakkelijk argument, waarvan men zich steeds bedient, dat subsidiëring door de EEG verboden is. Is dit voor de landbouw, die veel minder hard is, dan ook niet zo?

Waar zijn voorganger iets deed en hetzelfde in de ene of ander vorm in andere ons omringende landen gebeurt, kan dit ook bij ons.

We horen van alle ministers individueel, zowel bij ons als in Nederland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, enz., dat de visserij aan hulp en subsidies er erg aan toe is voor de aanschaffing van de brandstofprijzen. Welnu, we vinden het totaal onaanvaardbaar vanwege al die heren, wanneer zij samen vergaderen en dus beslissingsmacht hebben, dat hetgeen allen willen, minstens met de lippen, dan niet in vergadering in de EEG kan doorgedrukt worden!

Hopen we dat het bezoek aan Oostende, waar bij ons blad door de Rederscentrale voor de perskonferentie, waarschijnlijk uit vrees dat we te veel vragen zouden stellen, niet uitgenodigd is, de minister zal toelaten ook in te zien dat in plaats van 20 landbouw-attachés er op zijn kabinet ook minstens een plaats zou moeten zijn voor een adjunct-kabinetschef en een attaché voor de visserij die vooral zijn nut zou kunnen bijbrengen om een sekretaris-generaal, die zeer veel kopzorgen heeft, voor te lichten en nuttig te zijn.

Maar dat heeft men ditmaal voor het eerst in vele jaren, zogezegd uit besparingsredenen vergeten.

Mijnheer De Keersmaecker, gij zijt welkom, maar wij wachten op uw daden.

Verder stellen we langs deze weg dan ook de minister de vraag of een perskonferentie, waar hij en zijn medewerkers het woord zullen voeren en vragen zal laten stellen hoe goed ook bedoeld, alleen moet voorbehouden zijn voor de hem ondergeschikte en vleiende pers ofwel voor gans de vrije pers tot welke strekking of kleur zij ook behoort, temeer dat het hier niet gaat om alledaagse vraagjes of mededelingen maar om belangrijke technische en economische belangen.

Dergelijke triestige geestesgesteldheid van deze perskonferentie kunnen hem en zijn kabinet en vooral de visserij geen dienst bewijzen.

Op 1, 2, 3 en 4/10/1982

BRADERIE PRIJZEN ! ! !

bij **BIG BEN**

68-70, Kapellestraat - OOSTENDE

10% VERMINDERING

**op alle nieuwe herfst- en winterkollekties
voor heren en dames**

**En daarbij honderden koopjes
met 30% tot 80% afslag**

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSART, 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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Paul HOSTYN

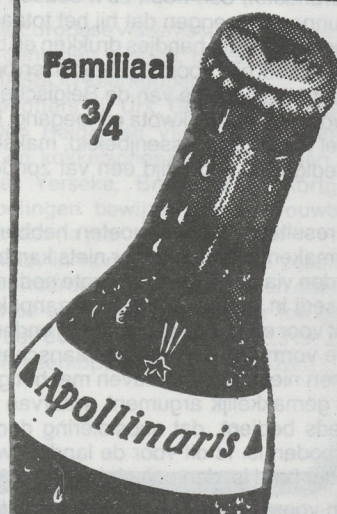
Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

Familiaal

3/4



▲ Apollinaris ▲
DE KONINGIN DER
TAFELWATERS

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba

CAZAUX JVC

rack-s

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende

☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende

☎ (059) 50 25 40



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



en dat
24 uur per dag...

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

EEN TWEEDE IJSLANDER VERKOCHT IN OOSTENDSE AFSLAG



Het moet zijn dat de IJslandse vis die op vrijdag 17 september in de Oostendse afslag verkocht, aan de betrokken rederij, reden tot tevredenheid heeft gegeven, vermits er maandag 27 september opnieuw een IJslander uit IJsland zelf aan de markt was. Ditmaal echter met iets meer dan twee duizend bennen bonen (klipvis), hetgeen toch wel aan de gedurfde kant was.

Ditmaal ging het niet om overgeslagen vis, die met een vrachter aangevoerd werd, maar het was de treiler zelf die met zijn lading vis naar Oostende kwam.

De prijzen voor de bonen lagen wel iets lager dan de eerste maal, maar dat lag wel enigszins aan de hoeveelheid en anderzijds aan het feit, dat de prijs van de bonen ook in het buitenland naar omlaag was gegaan zodanig, dat de prijzen te Oostende nog de goedkeuring van de rederij konden wegdragen. Ook in Duitsland waren er veel bonen op de markt en de prijs van de bonen lag er ongeveer op dezelfde hoogte. We kunnen natuurlijk niet weten wat deze prijs in Cuxhaven zou geweest zijn als ook de lading van de „Snafugl“ die te Oostende kwam verkopen nog aan het aanbod in Cuxhaven zou toegevoegd geweest zijn. Wel betekent het voor betrokken rederijen een dag meer vaart naar Oostende. Aan de huidige brandstofprijzen kan

dit wel doorslaggevend worden, daar deze prijs nog hoger ligt in het buitenland.

Hieronder geven we een tabel met de verkoop-prijzen van de verschillende vissoorten, de totale hoeveelheid per soort en de totale opbrengst-waarde per soort.

Blauwe leng, kabeljauw en koolvis kreeg praktisch dezelfde prijzen als op 17 september. De rode poon kreeg echter beduidend minder, namelijk zowat 3 tot 400 fr. per ben.

Voegen we er nog aan toe dat 4.000 kg. vis afgekeurd werd, namelijk rode poon, blauwe leng en koolvis, omdat betrokken kisten niet voldoende afgeijsd waren aan boord, zoniet zou de brutobesomming de 4 miljoen overschreden hebben.

OOK OP VRIJDAG 1 OKTOBER IJSLANDSE VISAANVOER

Ondertussen vernamen we dat heden vrijdag 1 oktober terug vis uit IJsland op de Oostendse afslag zal verkocht worden. Het gaat hier om vis aangevoerd door een kleine vrachter, dus overgeladen vis, net zoals dit het geval was vrijdag 17 september. Deze vis was zeer verzorgd en de handel hoopt, dat dit ook ditmaal het geval zal zijn.

Volgende hoeveelheden zullen in de markt gezet worden:

Vissoort	Hoeveelheid
Rode poon	1.100 ben
Koolvis	200 ben
Wulven	50 ben
Zwarte heilbot	300 ben

Een bijzonderheid is wel de zwarte heilbot, die men aankoopt om te roken. De prijs van de zwarte heilbot ligt natuurlijk lager dan deze van de witte heilbot. Gezien dit bij ons praktisch niet binnen gebracht wordt, stelt de afslagprijs ons vraagtekens en zullen onze rokers er zeker gebruik kunnen van maken.

We hopen in aller belang, dat de handel redelijke prijzen zou aanbieden, opdat het aanbieden van IJslandse vis, die nog in het stadium van een proefeksperiment verkeert, vaste vorm zou krijgen en de vismijn van Oostende weer handelaars en kopers zou aantrekken en meer aan belang zou winnen.

”HET VISSERIJBLAD”

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

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens het koers lopen werd aan boord van de Z.38 vastgesteld dat zich een vreemde tros op de schroef had vastgezet. Men voelde hevige trillingen in het achterschip. Vanop het dek zag men de tros zitten. Noodgedwongen zette men opnieuw koers naar Oostende waar een duiker de tros uit de schroef verwijderde.

■ Aan boord van de Z.44 sloegen de netten vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door de hevige ruk ging de stuurboordboel verloren. Bij middel van het anker werd gedregd naar het verloren gegaan net maar ook het anker sloeg vast en ging verloren. Men zette dan koers naar Boulogne voor het maken van een nieuwe boel.

■ Tijdens het vissen heeft zich op de schroef van de Z.196 een vreemd voorwerp vastgezet. Door enkele malen voor- en achteruit te slaan, kon men de schroef weer vrij krijgen maar men stelde vast, dat er méér water in het achterschip kwam dan normaal. Niettemin werd de visserij verder gezet. In de haven van Zeebrugge werd het vaartuig op de slipway geplaatst waar vastgesteld werd, dat er tussen de schroef en de buitenbus een stuk tros zat. De tros werd verwijderd maar hierdoor werd de pakking stuk gemaakt. Ook de beschermkap tussen de schroef en de buitenbus was stuk.

■ Aan boord van de O.231 werd tijdens de visserij met de bakboordboel vastgeslagen. Tijdens het winden brak de stalen kabel die loopt van de top van de mast naar de top van de bok. Hierdoor sloeg de bakboordbok met volle kracht op de zijde van het vaartuig en plooidde. Niettemin kon men de visserij nog verder bedrijven.

■ Aan boord van de N.551 werd vastgesteld dat het roer niet meer werkte. Besloten werd terug te keren naar de thuishaven. Dat gebeurde bij middel van de helmstok. Ter hoogte van de Marinebasis te Nieuwpoort werd de N.551 opgepakt door een redeboot om verder gesleept te worden naar de visserskaai.

SOORT	Hoeveelheid kg.	Waarde B.F.	Gemiddelde prijs kg.
HEILBOT	471	63.132	115
BONEN	101.820	3.441.698	34
BLAUWE LENG	4.695	277.580	60
WULVEN (TIJGERS)	700	21.220	31
KABELJAUW	520	27.880	54
KOOLVIS	750	23.550	32
VARIA	95	2.420	26
AFGEKEURDE VIS	4.000	6.800	2
Totalen:	113.051	3.864.280	

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

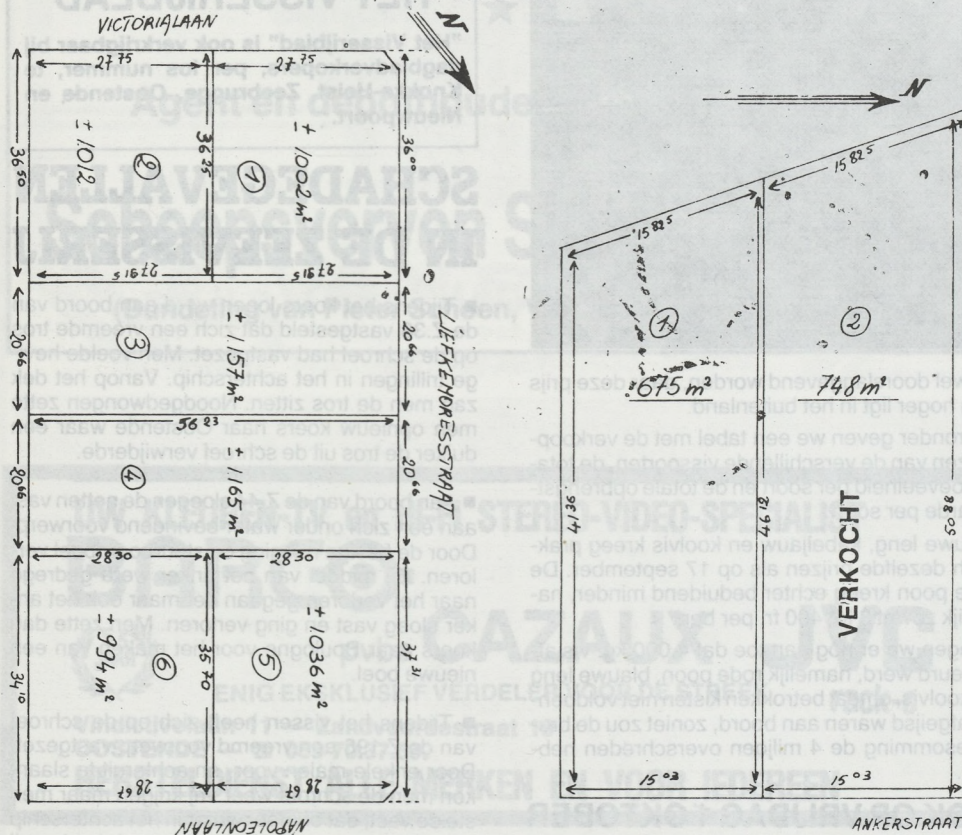
Gelegen Viissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemo-
resstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar-
gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

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
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

JAPAN

■ Japan zou graag minstens onder de Aziatische landen een internationale conferentie over de tonijn bijeenroepen. Hiervoor werden er reeds kontakten gelegd met Korea en Taiwan. Het gaat om de overbevissing op deze soort. Japan zelf heeft reeds zijn vangstcapaciteit op de tonijn verminderd, maar dit heeft geen effect wanneer de andere landen integendeel hun vangstcapaciteit opdrijven. Japan zou echter liefst alle tonijnvissende landen op een conferentie samen te zien krijgen.

Dat het gevaar voor het dumpen van kernafval in zee in een nabije toekomst kans zou hebben om stopgezet te worden zit er zeker niet in na de laatste beslissing van de Verenigde Staten om de wet die het dumpen van kernafval in zee verbodt, af te schaffen. Anderzijds zal men in de Verenigde Staten de oude onaangepaste atoomduikboten vervangen door nieuwe. De oude duikboten zullen tot zinken gebracht worden in een zeebodemravin van 4.200 m diepte. Ondertussen vraagt men zich af welke radioactiviteit deze atoomduikboten zullen vrijgeven in het water.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

EMIEL DANNEEL OVERLEDEN



Maandag is op de Vuurtorenwijk – waar hij woonde – gewezen reder Emiel Danneel overleden. Hij werd plots onwel op de koer van zijn dochter en niettegenstaande spoedige hulp was zijn leven niet meer te redden. Meteen verliest de visserij andermaal een zeer markante figuur van de zogenaamde oude garde. „Miel Danneel”, zoals hij door zijn vele vrienden werd aangesproken was immers 76 geworden maar niets liet zo'n plots afscheid voorzien. Vaak nog, niettegenstaande hij alle bedrijvigheid had stil gelegd, was hij te vinden in de voor hem zo vertrouwde visserijmiddens waarvan hij maar geen afscheid kon nemen nadat hij er vier jaar geleden het bijltje bij had neergelegd. De roep van de vissersvaartuigen en het vissersvolk kon hem maar niet ontglippen.

Emiel Danneel werd geboren te Oostduinkerke op 14 juli 1906 en reeds van kindsbeen af – dat was toen een traditie – trok hij de grote vlakke op. Amper 14 jaar was hij, maar toch trok hij de jumper

aan en ging vissen aan boord van het vaartuig van broer Louis. Toen al liet Emiel Danneel interesse blijken voor een eigen schip en dat werd in 1937 gerealiseerd toen hij eigenaar werd van de O.235 „Rosa”. Met dat vaartuig vluchtte hij trouwens naar Engeland toen de tweede wereldoorlog uitbrak. Over de plas moest hij instaan voor de bevoorrading maar spoedig werd zijn vaartuig opgeëist door de Navy. Emiel Danneel ging dan maar varen met de O.131 van schoonbroer Engel Verhaeghe en nadien met de O.246 van reder Frans Legein, in de visserijmiddens gekend als „Cissen Lagète”. Nadien werd zijn vaartuig terug gevonden in Fleetwood en volledig hersteld. Eenmaal terug in Oostende trok hij met zijn vertrouwde O.235 weer de grote vlakke op maar Emiel Danneel wilde meer. Zo gebeurde het dan dat hij in 1966, samen met schoonbroer Engel Verhaeghe opdracht gaf tot de bouw van twee grote stalen treilers, met name de O.128 en de O.134. Het was de Scheepswerf Beliard-Murdoch die deze vaartuigen bouwde. Gedurende nog geruime tijd liet Emiel Danneel zich in met de exploitatie van die vaartuigen. Eén daarvan werd ondertussen naar Zeebrugge verkocht, nl. de O.128 die de Z.128 werd. Vier jaar geleden dan trok Emiel Danneel zich definitief uit de visserij terug en ging van een welverdiende rust genieten. Tot hij afgelopen maandag geveld werd en dat afsterven zorgde voor een diepe rouw bij zijn echtgenote, mevrouw Rosalie Delanghe, zijn kinderen en familie. Ook de ganse visserij ging niet onberoerd voorbij aan het afsterven van Emiel Danneel, een hulpvaardig mens, een knappe visser en een zorgzaam reder. Emiel Danneel was bovendien medestichter van SCAP en De Ster en gewezen beheerder van de O.V.A.

De afgestorvene wordt zaterdag as. ter aarde besteld op de begraafplaats van Oostduinkerke. Om 10 u. grijpt in de St. Antoniuskerk-Vuurtoren een rouwdienst plaats.

Ons blad biedt zijn familie zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware leed dat hen komt te treffen.

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

REDERS VOORZICHTIG MET BUITENLANDSE SAMENWERKING

Belgische reders krijgen de kans om in de wateren van Mauretanië en Senegal te vissen. Mauritaanse en Senegalese Verenigingen werden hiervoor opgericht, die de treilers van Belgische reders voor visserij in de West-Afrikaanse wateren in huur kunnen nemen of met betrokken reders op een andere manier overeenkomen.

Over het algemeen benodigt men slechts de schipper en de motorist, terwijl de matrozen door de betrokken landen geleverd worden. De verkoop van de vangst wordt tussen de betrokken reder en de West-Afrikaanse verenigingen geregeld en afgesloten.

Het gaat hier om een visserij in zes West-Afrikaanse Staten, namelijk Ivoorkust, Opper-Volta, Mauretanië, Senegal, Nigeria en Mali. Dit zijn ontwikkelingslanden, die hun visgronden wensen te valoriseren, maar zelf niet over de nodige kapitalen beschikken om nieuwe vaartuigen aan te kopen of bouworders te plaatsen. Men trekt dan ook reders uit de West-Europese landen aan. De maatschappelijke zetel van de overkoepelende maatschappij N.V. SOCEAO is gevestigd in Abidjan, hoofdstad van Ivoorkust.

Reders van bij ons die hierin belangstelling zouden kunnen vinden, verzoeken wij bijzonder goed uit de ogen te kijken. We kennen inderdaad reeds meer dan één fiasco die Belgische vissersreders in vreemde landen opgelopen hebben, en zeker ook wel in Senegal, alhoewel wij overtuigd zijn, dat het in alle voornoemde landen een dubbelte op zijn kant kan worden. Wat de solvabiliteit en de waarde van de West-Afrikaanse verenigingen aangaat, die voor de huur van het vaartuig, de verkoop van de vis en de uitbating instaan, is onbekend. Ook wat, bij geval van motorschaden, de wisselstukken en de reparaties betreft, zal zeker ook wel een probleem blijken te zijn.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 – 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

HET BELANG VAN OOSTENDE ALS VISSERSHAVEN

Men schrijft ons:

Met verbazing stellen we vast dat door het mannetje van de Rederscentrale in zijn informatiekrant, hopen zijn leden daarmee een plezier te doen, voorbehoud gemaakt werd over het aanvoeren van vis gevangen door treilers uit IJsland zelf. We lezen er letterlijk, dat het niet te veel zou mogen gebeuren, dat vreemde vis wordt verkocht terwijl terzelfdertijd eigen produkten moeten worden opgevangen.

We moeten hier onmiddellijk doen opmerken dat het opvangen van eigen vis niets heeft te zien gehad met de verkoop van de betrokken vreemde vis en dat dit ook zou gebeurd zijn, moest er geen aanvoer van vreemde vis plaats gehad hebben. Inderdaad is dit opvangen van niet commerciële vis, een gewoon verschijnsel en dit gebeurt regelmatig ook wanneer er geen aanbod is van vreemde vis. Trouwens de IJslandse vis stond niet in konkurrentie met de betrokken opgevangen niet-kommerciële vis. En hier dienen we nu juist met de vinger te wijzen naar producentenorganisaties en officiële propagandakommissies die er in al die jaren en met de talrijke miljoenen waarover ze beschikken er nog altijd niet in geslaagd zijn de verbruiker er toe te brengen deze zogezegde niet-kommerciële vissoorten populair te maken. Anderzijds is men er echter vlug bij, zoals we dit nu terug vaststellen om een zondebok te zoeken voor opgevangen vis en de welgekomen zondebok is nu plots de aanvoer van IJslandse vis. Op dezelfde manier kan men dan maar ook de invoer op de korrel nemen en schrijven dat het daarmee moet gedaan zijn, zolang er eigen vis opgevangen wordt. De logica moet men dan maar door trekken, ten minste de betrokken logica uit een bepaalde hoek, die sukses tracht te hebben bij zijn leden die nu miljoenen zonder nut afdokken.

Jaren terug waren er doorgaans twee mijnen vis en er werd minder vis, naar verhouding, opgevangen dan thans. Hoe verklaart men dat dan? Er zijn heel wat weken geweest, waarop verscheidene dagen geen enkel vissersvaartuig aan de markt was te Oostende en de handel klaagde, dat er geen staart vis meer te Oostende te krijgen was, terwijl de eigen schepen naar Britse en Deense havens gingen verkopen. Wat was de reactie dan uit de betrokken hoek? En wat was het gevolg van deze jarenlange ongelukkige toestand? Men heeft dit onmiddellijk kunnen nagaan, namelijk het verlaten van de Oostendse afslag door een goed deel van de handel, het zich richten tot het buitenland om vis te betrekken, met het gevolg dat de eigen markt en afslag altijd maar verder afbrokkelde en de kans er dik inzat, dat we tenslotte nog wat folkloristisch zouden kunnen doen, terwijl Zeebrugge weelderig gaat floreren.

Bij onze overburen is Peterhead, dank zij een zeer akkurate en kommercieel gevoerde politiek, de eerste haven in Groot-Brittannië geworden, door zelfs bepaalde faciliteiten te schepden voor de aanvoer en het tot zich trekken van schepen vreemd aan de haven en zelfs vreemd aan het land. Dit heeft voor gevolg gehad, een ontbolstering van de handel, het vestigen van grote visaankopende en visverwerkende bedrijven, enz. Zowel de handel als de producenten hebben hiervan de vruchten geplukt en plukken deze nog altijd. Het is dus totaal verkeerd om

alle vreemde schepen, zo maar uit kortzichtigheid te gaan weren en Oostende klein en onbenullig te houden als aanvoerhaven, met het verkeerde inzicht, hierdoor de eigen produkten te kunnen stimuleren. Dwazer en onlogischer kan het inderdaad niet. Deze kortzichtigheid zal zich ten slotte tegen de eigen producenten keren wanneer men de eigen afslag tot een klein marktje, een klein „onder-onsje” wenst te gaan beperken, met voor gevolg, dat alleen nog de kleine kopertjes en de kleine handel zullen overblijven.

Er wordt ook geklaagd dat de week voorafgaande aan de IJslandse aanvoer, heel wat totten die nochtans van goede kwaliteit waren, onverkocht bleven. Ook wij vinden dit niet goed en vragen vanwege de handel graag een inspanning. Maar wat kunnen we verlangen van de handel als men er zelf de eerste bij is om de afzet in de Oostendse afslag te beperken en klein te houden. En hoe komt het dat er niet meer inspanningen geleverd worden door die fameuze producentenorganisatie met het aksent te leggen op vissoorten, die wellicht een volks karakter hebben, maar toch niet gevraagd noch verkocht worden. De TV zou niet moeten dienen om aan show te doen voor een zootje vis, maar aan propaganda van volksvoedsel zoals deze.

En indien dit wel gebeurt en men wel het aksent legt op de verspreiding van volkse kleine vissoorten en men toch tot geen resultaten komt, betekent dit dan niet het fiasco van de gevoerde propaganda en betekent dit niet dat men het verkeerd aanpakt?

We besluiten met nogmaals ons ongeloof te betuigen over de onverantwoordelijke houding van de producentenorganisatie om de Oostendse afslag klein en onbeduidend te houden. Men hoeft zich dan in dit verband ook niet meer te

verwonderen, dat de handel bij de eerste de beste gelegenheid kans loopt overstelpt te worden.

We willen dan ook verder niet eindigen om de N. V. Morubel, die de geestelijke vader is van de betrokken IJslandse aanvoer, geluk te wensen met haar inspanningen om aan Oostende te trachten terug een bepaald cachet van belangrijke aanvoerhaven voor verse visserijprodukten te geven zodanig, dat de handel er zich terug verstevigt en de ledige vismijnhallen niet meer zo een desolate en afbrekende indruk doen overkomen.

Hopen we echter terzelfdertijd, dat de handel zich de inspanning van de promotoren voor meer visaanvoer, naar waarde zal weten te schatten en zorg draagt dat er fatsoenlijke prijzen aangeboden worden. Dit is tevens een absolute voorwaarde, opdat men er zou in slagen van Oostende terug een volwaardige aanvoerhaven te maken, hetgeen ten slotte zowel aan de producenten, aan de visverwerkende bedrijven als aan de handel zelf ten goede zal komen. Geen afbrekende kritiek dus maar eendrachtige steun uit alle betrokken en belanghebbende kringen. Eén ding mag men echter niet uit het oog verliezen en dat is dat de nieuwe uitbouw van de Oostendse afslag langzaam moet gebeuren en men in het begin rekening houdt met de zich traag herstellende opvangcapaciteit van de handel. Geen plotse overvloedige aanvoer dus, maar een aanvoer, die geleidelijk kan uitgebouwd worden. Dat er wellicht terug perioden zullen komen van inzinkende prijzen, zoals perioden van hoge prijs behoort nu eens tot de normale gang van zaken. Gewoonlijk zijn in dergelijke gevallen de buitenlandse markten en afslagen bepalend. Dit mag geen aanleiding geven tot slecht geïnspireerde kritiek.

Een vishandelaar.

N.B. Wij kunnen uw zienswijze in het belang van gans de visserij en vishandel slechts bijtreden en hopen dat de producentenorganisatie meer aandacht aan deze noodzakelijkheid zou verlenen in plaats van aan show en personen cultus te doen.

SCHEEPSROMPEN AANGETAST DOOR BEZOEDELD WATER IN NIEUWPOORTSE HAVEN

Sedert enige tijd hebben de reders uit Nieuwpoort zich wat bitsig opgesteld t.a.v. een zeer betreurenswaardige toestand die zich voordoet in de Nieuwpoortse haven. Een toestand die overigens niet nieuw is want reeds anderhalve maand geleden hebben wij gewezen op de fel bezoedelde toestand van het water in de havengeul. Nu blijkt dat dit zou afkomstig zijn van een drietal fabrieken in de buurt van Veurne die hun water lozen in de Oude Veurnevaart; uiteindelijk komt dit dan in de haven terecht. Nu is het zo dat meerdere stalen treilers aan een ophligbeurt toe zijn en met grote misnoegdheid hebben de reders nu vastgesteld dat de scheepsrompen op een bijna niet te geloven manier zijn aangetast door het havenwater. De carena die gebruikt werd was, zo dacht men aanvankelijk van slechte kwaliteit, maar dat blijkt nu niet het geval te zijn. Het is zo dat er onder de waterlijn geen de minste verf meer aangetroffen wordt, dat zich een laag roest op de platen heeft vastgezet en dat deze, bij het afscheuren, alleen nog een wit-

gekleurde plaat te zien geeft. Precies alsof de scheepsromp is gezandstraald. In sommige gevallen zijn de platen van de scheepsromp zelfs fel ingewreten niettegenstaande zinkstukken zijn aangebracht. Vooral de kustvissers maken zich nu zorgen want die liggen dagelijks binnen in de havengeul zodat het niet denkbeeldig is dat zich nog meer zulke gevallen zullen voordoen. Men zit zelfs met de schrik op het lijf want het blijkt dat binnen zeer afzienbare tijd de Oude Veurnevaart weer zal geloosd worden in de havengeul en meer van dat inktzwarte goedje de havenwateren nog méér zal bezoedelen. Wie zegde ook weer dat de Nieuwpoortse havengeul geschikt was voor de aanleg van mosselkwekerijen?

En waar is de fameuze burgemeester Mommerency, die veel van show, grootspraak en beloften houdt, maar vierkant zijn zolen veegt aan ons vissersvolk. Het zijn immers maaie goedzakken, die alles verdragen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Een week met behoorlijke visaanvoer. Maandag een goed gevarieerde aanvoer met toch licht overwicht voor soorten van de West als gul, wijting, rog en hondshaai. Ook van het kanaal een paar rogvangsten die echter bijlange de prijs van de westroggen niet haalden.

Tong is tamelijk schaars geweest met prijzen die varieerden tussen 140 fr. voor slips en 330 fr. voor grote tong. Dinsdag steeg de prijs van de slips tot 172 fr., de aanvoer van tong was toen zeer gering en bedroeg amper 450 kg.

De IJslandse hekreiler zette maandag zijn vangst in de haringhalle en loste zowat 2.100 bennen, het overgrote gedeelte rode zeebaars. Hiervoor werd tussen 1.550 en 1.900 fr. de ben betaald. Blauwe leng kreeg tot 3.200 fr.

Een erg hoge prijs werd deze week voor kabeljauw en grote gul betaald. Kabeljauw kreeg maandag inderdaad tot 107 fr. het kg. en gul liep op tot 85 fr. De kleine sorteringen, doorgaans bestemd voor de uitvoer, noteerden tussen 42 en 47 fr. het kg. Wijting was ook behoorlijk duur, de grote soort kreeg tot 170 fr., de kleine sortering schommelde tussen 1.600 en 2.100 fr. de ben. Rode knorhaan is iets minder duur geworden, de grote soort kreeg tussen 70 en 80 fr., de kleine tussen 30 en 50 fr. Steenschol blijft hangen, de grote sortering haalde nauwelijks 90 fr., de middensortering rond de 60 fr. Schol is deze week erg schaars geweest, wat werd gebracht kreeg dan ook een erg goede prijs. Roggen kregen erg uiteenlopende prijzen, naar gelang de kwaliteit en de soort.

Voor de kustvisserij is het een drukke week geweest. Er kon elke dag op garnaal gevaren worden. De vangsten zijn erg groot al blijven er erg grote verschillen tussen de verschillende schepen onderling. Het ene schip kan tot 700 kg. in de markt zetten, een ander amper 30 kg. De prijzen schommelden tijdens de voorbije week tussen 30 en 60 fr. het kg.

VRIJDAG 24 SEPTEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
MONKEY BANK				
O.285	—	380	—	699.224
WEST				
O.35	—	260	—	834.692
N.346	—	145	—	273.469
O.470	—	40	380	137.742
O.127	—	170	—	337.986

MAANDAG 27 SEPTEMBER 1982

KANAAL				
N.502	—	250	1.100	538.337
N.36	—	265	3.850	1.490.821
Z.39	—	225	2.365	1.515.774
MONKEY BANK				
O.243	—	360	—	733.616
WEST				
N.45	—	245	—	740.905
N.597	—	185	—	497.473
N.708	—	195	—	501.364
KREEFTENPUT				
Z.509	—	200	1.320	189.456
IJSLAND				
SU20				3.864.280

DINSDAG 28 SEPTEMBER 1982

WEST				
N.709	—	170	—	459.333
O.229	—	80	—	181.352
O.26	—	175	—	416.187

O.232	—	175	—	528.372
Z.589	—	15	445	132.045
N.736	—	50	—	131.082

WOENSDAG 29 SEPTEMBER 1982

WEST				
O.123	6	115	—	281.634
KANAAL				
Z.499	17	130	2.460	907.812

Verwachtingen

VRIJDAG 1 OKTOBER

MONKEY BANK : O.114 (280 m. waarvan 180 schelvis en totten)
KREEFTENPUT : Z.38 (40 vis - 90 kreeften)
IJSLANDSE CARGO : 1100 rode poon, 200 koolvis, 50 zeewolf, 300 zwarte heilbot.

MAANDAG 4 OKTOBER

IJSLAND : O.129 (550 bonen, 10 gutvis, 70 schelvis, 20 varia).
KANAAL : Z.583 - Z.34 - Z.19
MONKEY BANK : N.706 - N.719
WEST : O.206 - O.83 - N.723 - O.275 - O.128 - N.752
NOORDZEE : O.318

DINSDAG 5 OKTOBER

MONKEY BANK : O.306 - O.134
WEST : O.303 - O.135 - O.279 - O.174

WOENSDAG 6 OKTOBER

NOORD : O.705
MONKEY BANK : O.141

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

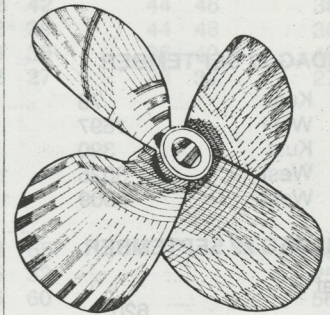
★
Stipte bediening

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

 **VAN VOORDEN GROEP**

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden 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

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

MAANDAG 27 SEPT.

Z.30	K	1000	370	14	1.154.410
Z.98	N	1200	350	15	1.324.830
Z.47	W	1500	250	17	953.214
Z.331	N	700	120	12	731.250
Z.5	N	2000	230	15	960.930
Z.324	N	400	320	17	835.860
Z.560	KRP	700	550	15	1.478.470
Z.324	n	100	280	14	797.930
					8.236.694

DINSDAG 28 SEPT.

O.313	N	1500	250	15	938.234
Z.563	KRP		100	10	373.000
Z.307	KRP		180	9	625.119
					1.936.433

WOENSDAG 29 SEPT.

Z.576	W	400	200	12	577.010
Z.526	W	2200	100	12	716.680
Z.321	W	1200	65	8	517.040
Z.402	KRP		140	10	389.020
Z.209	N		140	10	474.038
Z.89	W	1000	385	12	1.345.480
Z.186	N	400	465	12	1.441.160
Z.196	W	3000	160	12	985.400
Z.176	W	300	240	12	731.820
					7.177.648

NIEUWPOORT

MAANDAG 27 SEPTEMBER

N.88	Kust	78	15.282
N.590	West	1697	75.029
N.710	Kust	390	51.183
N.720	West	3025	151.534
N.738	West	2609	108.640

WOENSDAG 29 SEPTEMBER

Garnaal			
N.22		620	21.955
N.106		303	8.773
N.211		367	13.045
N.349		317	8.377
N.700		358	11.231
N.782		309	10.058
Vis			
N.551	West	1655	127.877
N.575	Kust	785	51.529
N.788	Kust	195	23.219

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

UURTABEL DER OVERVAARTEN
Voor de week van 3.10 tot 9.10.82
Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 3 en 9.10.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 17.00, te 18.45, en te 23.00 u., behalve op 9.10.82
- Dagelijks te 05.00 u., behalve op 3 en 4.10.82
- Op 9.10.82 bijk. afv. te 20.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.15 u. en te 05.15 u.
- Dagelijks te 06.45 u., behalve op 3.10.82

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 12.40, te 16.30 en te 20.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 3.10.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 3 en 9.10.82
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 3 en 4.10.82
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 9.10.82

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 23.45 u.
- Dagelijks te 01.10 u., behalve op 3.10.82.

NAGEKOMEN BERICHTEN
IN DE VISHAL VAN IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 27 september werd aangevoerd : 8880 kg tong; 144 kisten tarbot en griet; 993 kisten kabeljauw; 484 kisten schelvis; 1145 kisten wijting; 1580 kisten schol; 60 kisten schar; 23 kisten makreel en 202 kisten diversen. Prijzen in guldens, per 1 kg : tarbot 19,74-17,40; grote tong 20,98-19,59; grootmiddel tong 19,05-18,50; kleinmiddel tong 11,04-10,63; tong één 8,33-7,91; tong twee 7,44-6,82. Per 40 kg : rog 176-102; hammen met kop 308-140; hammen zonder kop 692-614; hake 218-192; kleine kreeft 200; poontjes 41-31; krab 32-25; haai 134-70; horsmakreel 35-20; tarbot 690-370; griet 452-184; kabeljauw één 258-168; kabeljauw twee 256-190; kabeljauw drie 214-176; kabeljauw vier 204-168; kabeljauw vijf 176-59; schelvis één 154; schelvis twee 172-132; schelvis drie 170-120; schelvis vier 82-46; schol één 130-102; schol twee 114-102; schol drie 112-96; schol vier 84-72; wijting drie 85-44; makreel één 41-40; makreel twee 36-22; schar 76-46; rode poon twee 124-43; schar tong 74

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 Ø 059/32 29 51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge Ø 050/54.41.17

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	27 sept.	28 sept.	29 sept.
Lappen	261 276	285	271
Grote	320 331	343	331
3/4	276 307	347	250 285
Bloktongen	216 228	285 284	176 198
Vóór-kleine	175 185	225 236	160
Kleine	163 171	185 188	150
Slips	140 159	172	140 147

ZEEBRUGGE

Grote	284 294	295 297	304 309
Bloktongen	335 346	348 351	354 364
Fruittongen	275 295	280 282	295 310
Schone kleine	176 194	200 201	200 214
Kleine	143 150	155 170	175 183
Tout petit	120 130	150 154	164 171
Slips	120 123	145 150	155 159

NIEUWPOORT

Tong I	244 250	.....	249 255
Tong II	300 310	.....	305 315
Tong III	305 315	.....	310 320
Tong IV	240 250	.....	245 255
Tong V	186 195	.....	191 200
Kleine tongen	160 170	.....	165 175

PLADIJS

OOSTENDE

	27 sept.	28 sept.	29 sept.
Platen	51 56	.....	38
Iek (groot-klein) ...	46 51	.....	28
Derde slag	40 49	.....	26
Platjes	22 26	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	32 42	44 46	36 40
II	32 39	44 46	36 38
III	36 38	36 42	40 43
IV	22 27	28 32	27 29
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	58 65	.....	58 65
Platjes	25 32	.....	25 32
Drielingen	56 60	.....	56 60

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

20/132 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 11 tot en met 22 oktober 1982 zullen schiet-oefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 11 tot 15 oktober 1982 : op maandag 11, dinsdag 12, woensdag 13, donderdag 14 en vrijdag 15 oktober 1982.
- week van 18 tot 22 oktober 1982 : op maandag 18, dinsdag 19, woensdag 20, donderdag 21 en vrijdag 22 oktober 1982.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. — 20-9-82).

20/133 (T) Belgische kust. — Nadering Zeebrugge.
Bebakening kop noordelijke Oostdam.

Uitgelegd in elk van de onderstaande posities, een gele spitse ton met vast geel licht, ten behoeve van de uitbouw van de kop noordelijke Oostdam :

- pos. 51°21'43"N — 3°11'53"E, gemerkt « 01 »;
- pos. 51°21'46"N — 3°11'49"E, gemerkt « 02 »;
- pos. 51°21'49"N — 3°11'44"E, gemerkt « 03 ».

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en 104/12).

(Mededeling Loodswezen Oostende).

20/134 Westerschelde. — Pas van Rilland.
Wrakdiepte aanbrengen.

Positie : ± 51°22,8'N — 4°13,2'E :

- Schrappen het teken van het wrak, ongevaarlijk voor de bovenwaterscheepvaart.
- Aanbrengen een minst gelode wrakdiepte van 51 dm.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/07).

"HET VISSERIJBLAD"

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

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAL 27 — OOSTENDE

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	27 sept.		27 sept.		28 sept.		28 sept.		29 sept.		29 sept.		27 sept.		29 sept.	
Tarbot grote	290	324	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320	329	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	235	245	.....	.....	.....	.....	.....	.....	223	270	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	166	193	.....	.....	.....	.....	.....	.....	165	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	196	207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	176	194	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	106	145	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	62	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	49	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	23	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	100	104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	80	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	46	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	45	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	38	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	27	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	16	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	68	107	.....	.....	76	93	.....	.....	91	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	70	95	.....	.....	80	83	.....	.....	74	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	63	76	.....	.....	65	76	.....	.....	63	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	27	46	.....	.....	32	56	.....	.....	31	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	100	265	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	266	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	46	71	.....	.....	63	72	.....	.....	60	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	24	43	.....	.....	40	46	.....	.....	17	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	16	24	.....	.....	22	31	.....	.....	13	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol	18	102	.....	.....	36	91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	60	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	13	18	.....	.....	14	16	.....	.....	9	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	14	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol	18	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	44	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	61	67	.....	.....	68	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	215	299	.....	.....	118	304	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	188	207	.....	.....	160	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	34	71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	12	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 21 september** werd aangevoerd : 750 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 64 kisten kabeljauw, 14 kisten wijting, 62 kisten schol, 10 kisten schar, 4 kisten makreel en 95 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

grote tong 25,50-20,41, grootmiddel tong 22,40-19,06, kleinmiddel tong 14,00-12,95, tong één 11,00-8,51, tong twee 9,20-8,00.

Per 40 kg. :

tarbot 580-396, griet 384-257, kabeljauw twee 164, kabeljauw drie 176-166, kabeljauw vier 166, kabeljauw vijf 122-100, schol één en twee 162-148, schol drie 136-110, schol vier 92-68, wijting drie 100-78, makreel twee 48-40, schar 92-88, bot 31-27, rode poot drie 166-122, horsmakreel 53-44, steenbolk 50-48, baars 126.

Aan de **woensdagmarkt van 22 september** werd aangevoerd : 100 kg. tong, 1 kist tarbot en griet, 14 kisten schol en 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

grote en grootmiddel tong 21,40, kleinmiddel tong 14,40, tong één 10,60, tong twee 9,40.

Per 40 kg. :

tarbot 624-480, griet 288, schol drie 134, schol vier 92-88, bot 32, rode poot 106.

Aan de **donderdagmarkt van 23 september** werd aangevoerd : 2.815 kg. tong, 16 kisten tarbot en griet, 29 kisten kabeljauw, 37 kisten wijting, 209 kisten schol, 26 kisten schar, 2 kisten makreel en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 18,62-16,03, grote tong 21,11-20,20, grootmiddel tong 19,36-18,63, kleinmiddel tong 13,40-12,07, tong één 10,20-8,36, tong twee 8,40-7,91.

Per 40 kg. :

tarbot 656-400, griet 480-320, kabeljauw drie en vier 202, kabeljauw vijf 150-98, schol één 164, schol twee 170-168, schol drie 126-108, schol vier 100-70, wijting drie 116-94, makreel twee 76, bot 36-30, schar 93-84, rode poot twee 234, rode poot drie 100-67, steenbolk 52.

Aan de **vrijdagmarkt van 24 september** werd aangevoerd : 11.475 kg. tong, 78 kisten tarbot en griet, 455 kisten kabeljauw, 33 kisten schelvis, 513 kisten wijting, 947 schol, 90 kisten schar, 9 kisten makreel en 105 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 19,43-17,54, grote tong 21,05-20,30, grootmiddel tong 19,29-18,37, kleinmiddel tong 12,48-10,59, tong één 9,73-7,45, tong twee 8,01-6,61.

Per 40 kg. :

bot 36-26, rode poot één en twee 218-160, rode poot drie 154-43, harders 190-72, kleine kreeft 304-142, krab 37-35, horsmakreel 77-70, tarbot 684-352, griet 450-236, kabeljauw één 240, kabeljauw twee 246-236, kabeljauw drie 246-204, kabeljauw vier 250-208, kabeljauw vijf 176-68, schelvis drie 218, schelvis vier 120-64, schol één 174-148, schol twee 144-118, schol drie 126-94, schol vier 88-59, wijting drie 112-42, makreel twee 88-55, roggen 176, hake 276, tong-schar 248-52.

EEN NIEUW TYPE MAASKANT-BOOMKOTTER?

Te Vlissingen (Nederland) had de proefvaart plaats van de „VLI 26” met een nieuwe conceptie voor een boomkorretreiler. Het achterdek is volledig gesloten en de akkommodaties voor de bemanning liggen bovendeck. Dit laatste laat toe meer ruimte te verkrijgen voor het opslaan van reservestukken in de machinekamer en werkplaats voor de motorist.

We voegen er nog aan toe, dat ook de veiligheid van de bemanning hiermede gediend is.

De romp van de kotter werd, zoals gewoonlijk, gebouwd op een Poolse werf in Gdynia. Het vaartuig meet 40 m., met een breedte van 9 m. en een holte van 5,10 m. Voor de betimmering en afwerking heeft men brandwerend materiaal gebruikt.

In het vaartuig zit een hoofdmotor van 2.400 pk, 860 toeren per minuut, een rechtsdraaiend vierbladig bronzen schroef met 3 m. diameter, met een gewicht van 2,1 ton en zich bevindend in een straalbuis. Verder vindt men aan boord twee hulpmotoren met elk een vermogen van... 278 pk. voor de liergeneratoren. Er is in het voorschip eveneens een boegschroefinstallatie met een 90 pk elektro-motor. In de brug is er een logement voor de schipper met twee slaapplekken en een afzonderlijk toilet. Men vindt in de

stuurhut twee radars, een automatische piloot met gyrokompas, een kompas, zender-ontvanger, 2 echoloden waarvan één in kleur, een speedlog, een VHF, een windmeter, een plotter en een Dekka MK 21.

Keuken en eetplaats zijn gescheiden. Bovendeck op het achterschip drie hutten met elk drie slaapplekken. Doorheen het ganse schip is een ventilatie.

Er is verder een vistransportband, een uitzoekingsinstallatie met bakken, een visspoelmachine en een afvoerband naar het visruim. Het afval wordt langs een speciale goot rechtstreeks over boord gespoeld.

Met betrekking tot het besparen van de brandstof kan men in de brug het verbruik in liters per uur aflezen, het verbruik van de motor bij stilligend draaien, het gemiddeld verbruik per uur, enz., zodat de schipper op elk ogenblik anomalieën kan vaststellen of een zo economisch mogelijk verbruik kan uitzoeken. Kortom het is een technisch zeer ruim uitgerust vaartuig, waarmee het goed zal zijn te varen voor de achtkoppige bemanning en dat een goed rendement zou moeten geven, ook al vanwege de grote bouwkosten.

Maar of de brandstofkosten dit zullen mogelijk maken, is een ander kwestie.



Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

ZALM WORDT SCHAARS

Uit „Eurofocus”, Informatie voor de pers, nemen we het hieronder volgend artikel over.

De lijst van plant- en diersoorten die met uitsterfen worden bedreigd door het onverantwoordelijk gedrag van de mens, door commerciële belangen en door ingrijpen in de natuur groeit steeds aan. Ook zalm zal binnenkort aan deze lijst toegevoegd kunnen worden.

Zalm is namelijk zo populair bij vissers dat deze vissoort langzaam aan het verdwijnen is. In bepaalde delen van Ierland en Schotland is zalm al schaars en hengelaars in sommige rivieren in IJsland moesten zich de afgelopen twee jaar met 85% minder buit tevreden stellen. Vooral het platteland, gebieden waar de zalmvisserij van oudsher beoefend wordt, wordt getroffen door de schaarste aan zalm. Als er niet zeer snel maatregelen worden genomen om deze vissoort in stand te houden dan zal de zalm uit onze wateren verdwijnen en dus van onze tafel.

Toch wordt er nog niet veel gedaan om deze tendens een halt toe te roepen. De nationale regeringen staan praktisch machteloos aangezien de meeste zalm op volle zee verdwijnt voordat ze de kusten en rivieren bereikt. Daarom zal er op internationaal niveau actie moeten worden ondernomen. Een overeenkomst voor het behoud van de zalm in de Noordatlantische Oceaan zou zeker welkom zijn.

De Atlantische zalm wordt in zoet water geboren maar brengt een deel van zijn leven door in zee waar hij zich voedt en groeit alvorens weer terug te keren naar het zoet water om kuit te schieten in zijn geboorterivier. Zalm is daarom een internationale vis die de internationale zee grenzen overschrijdt. De vis verplaatst zich voornamelijk van de Europese rivieren in Groot-Brittannië, Ierland en Frankrijk naar Groenland en de Färöer-eilanden. Daarom heeft de zalmvisserij in Groenland grote gevolgen voor de visstand in de Atlantische Oceaan. Daar komt nog bij dat men ontdekt heeft waar de zalm zich in zee voedt zoals de visserij toeneemt. Volgens de internationale overeenkomsten mag jaarlijks voor de kust van Groenland 1.200 ton zalm gevangen worden. Begin van de jaren zeventig liep dit echter op tot 2.000 ton hetgeen ertoe leidde dat volledige scholen van volwassen zalm die in de Schotse rivieren werden verwacht niet kwamen opdagen. Bij de Färöer-eilanden nam ook de visserij met de beug, dat wil zeggen met lange lijnen, toe. In een in Straatsburg goedgekeurd verslag van het Europees Parle-

ment wordt de Commissie gevraagd visquota vast te stellen voor de commerciële zalmvisserij, niet alleen voor Groenland en de Färöer-eilanden maar eveneens voor de Gemeenschapswateren. Bovendien wordt erop gewezen dat de vervuiling van de zee een ernstige bedreiging vormt voor de zalm en dat monofilamentnetten de vis maar al te vaak verwonden. Het Parlement is van mening dat de Commissie een voorstel moet doen ter invoering van uniforme visnetten voor de zalmvisserij.

Het is inderdaad duidelijk, dat de zalm steeds zeldzamer wordt, voor redenen hierboven opgegeven. Wij zelf wensen er echter aan toe te voegen, dat de zalm ook een grote natuurlijke vijand heeft, namelijk de zeerob en dat men hieraan, hetzij gewild of ongewild is voorbij gaan. Voor de zeerob is de zalm zijn uitverkoren prooi. Daarbij komt nog, dat heel wat zalmen gekwetst worden door de zeerob, louter uit zuiver jagersinstinct en zonder dat dit noodzakelijk is om in zijn levensonderhoud te voorzien. Heel wat gekwetste zalm komt in de netten van de zalmvissers terecht evenals dode zalmen, die de kwetsuren niet overleefd hebben.

Thans is de zalm één der duurste vissen, ook en vooral omdat zalm een rare vis geworden is. Dit was echter niet altijd het geval. Aldus ontleen we in „Visserij” aan een ingezonden stuk door Dr. C.L. Deelden, dat veel vroeger zulke overvloedige zalmvangsten werden gemaakt, dat zelfs de armen genoeg kregen van het eten van zalm. Aldus was er in de Middeleeuwen volop zalm in de Theems. Dit was in die tijd voor de armen het goedkoop maal.

IERLAND

■ De Ierse visserij is zeker van ver terug gekomen. In 1970 werd duizend ton makreel aangevoerd voor een waarde van 20 duizend Ierse ponden (1,2 miljoen B.fr.). In 1981 werd dit reeds 94 duizend ton voor een waarde van 10 miljoen pond, hetzij 600 miljoen B.fr., terwijl dit in 1978 nog maar 22 duizend pond was. Het is dus vooral in de laatste drie jaar, door het inzetten van moderne nieuwe Ierse seinenettrilers, dat de aanvoer pijlsnel de hoogte inschoot. Hiervan werd slechts 2% onttrokken voor vismeeldoel-einden, hetgeen een hoopgevend resultaat is.

WORDT VIS TERUG MEER EN MEER GEGETEN?

In de West-Europese en dus welvarende landen stelt men vast, dat de vis terug meer en meer gegeten wordt. Volgens de onderzoekers zou dit, vreemd genoeg, aan de recessie liggen, namelijk aan het teruglopen van de welvaart.

Inderdaad was ook vóór de eerste wereldoorlog en kort hierop zelfs, het visverbruik hoger en dit bijzonder bij de arme mensen die de weelde van het vleeseten onmogelijk aankonden. Als mensen van de derde generatie zo een vijftig tot zestig jaar terugblikken, moeten we erkennen dat op tafel bij de gewone gezinnen weinig vlees te zien was, maar van tijd tot tijd toch wel eens een visje, al was het maar een haring, sprout, wijting, totten, platjes of schar. Met de opkomende welstand is het vleesverbruik dan gevoelig toegenomen en werd de vis niet zo meer gegeten, be-

halve dan de fijne vis, hoe gezond vis eten ook is.

We zouden dus diegenen kunnen gelijk geven, die beweren dat het aan de teruglopende welvaart ligt, dat de mensen zich nu iets meer tot de vis bekeren, die toch goedkoper in de markt ligt dan de vleesprodukten.

Wij zelf vinden het echter spijtig, dat de gewone volkvis, die goed bereid een heerlijk etentje is, toch maar op de tweede plaats komt als assepoester. Het is hoog tijd dat daar iets aan gedaan wordt en dat de mensen er zich zouden op beroemen een heerlijke schotel vis gegeten te hebben, want op de propaganda welke van de Rederscentrale en de propagandakommissie zou moeten uitgaan, moet niet veel gerekend worden, tenzij voor een show.

IS DE BOKKEN-VISSERIJ NADELIG VOOR DE ZEEBODEM?

In „Stuurboord-Visserij-Editie” uit Nederland vinden we een artikel over de tegenspraak, die zou bestaan over het al of niet kwade en de schade die de boomkor zou aanrichten aan de zeebodem en in het bijzonder aan de fauna en flora.

Dit is een praktijk, die vooral de Nederlandse visserij toepast en in mindere mate de Belgen. Het is dan ook begrijpelijk dat onze Nederlandse kollega tracht bepaalde voordelen van het omploegen van de zeebodem in het licht te zetten. Aldus zouden bepaalde biologen thans zelfs zeggen dat deze manier van vissen niet schadelijker zou zijn dan de plankenvisserij bijvoorbeeld, terwijl Duitse onderzoekers die proeven hadden ondernomen in een gebied dat door een vloot boomkorvissers bevestigd was geweest, tot de bevinding kwamen, dat na die tijd niets anders dan een vieze stinkende massa waargenomen werd met dode vissen in staat van ontbinding, enz.

Volgens de Duitsers zou de natuur een lange tijd nodig hebben om te herstellen terwijl dit, volgens de visserij, niet juist is. Inderdaad zou na een korte tijdsduur helemaal niets meer te vinden zijn van in staat van ontbinding verkerende vissen, die vooral door de krabben opgeruimd worden. Ook vangt men er terug voldoende vis, hetgeen aantoonde, dat het een fabeltje is over die vieze stinkende boel.

Zoals gewoonlijk zal de waarheid wel ergens in het midden liggen, maar verdedigt men die stelling die het aangenaamst klinkt voor zijn cliënteel.

Het is duidelijk dat ook de zeebodem wel eens mag omgeploegd worden, net zoals dit te lande met de akkers gebeurt. Dit bezorgt lucht aan de bodem en activeert zelfs de fauna en flora. Maar net zoals men niet om de 48 uur de akker blijft ploegen en omdraaien, is dit evenmin aangewezen om dit met de zeebodem te doen. We aanvaarden dus dat het een goede zaak kan zijn als de zeebodem door de boomkor flink omgewoeld wordt, maar we hebben onze bedenkingen als dit doorlopend gebeurt en zelfs bepaalde malen verscheidene keren per dag. Overdrijven is nergens goed voor en hieraan gaat onze Nederlandse kollega al te gemakkelijk voorbij. Dat dit omploegen de wormen en larven en bacteriën naar boven brengt en dit de vis terug aantrekt, is zeker wel juist? Maar ook daaraan zijn grenzen en ten slotte laat men toch een desolate zeebodem achter. Wij zouden dus eerder opteren voor een zeer beperkte periode van boomkorvisserij op een zelfde plaats, omdat we overtuigd zijn, dat de zware kettingen en wekkers toch wat van het goede, om de bodem te verluchten, te veel zijn, indien dit praktisch onophoudelijk gebeurt.

Maar wat zegt ons Rijkstation daarvan?

JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN – 1982/1983

Het méér dan honderd jaar oud, doch jaar na jaar zorgvuldig bijgewerkt viertalig Jaarboek, bevat een enorme hoeveelheid praktische inlichtingen – waaronder de namen, adressen en de nieuwe telefoonnummers van zowat 800 openbare instellingen, groeperingen en handelsondernemingen, alsmede circa 3.200 namen van directie- en kaderleden en is daardoor uitgegroeid tot hét onvervangbare werkinstrument voor elkeen die, beroepshalve, regelmatig in contact treedt met de Antwerpse havenautoriteiten en -bedrijven.

Uit de inhoud:

– 200 INSTELLINGEN:

Officiële diensten (stadsbestuur - havenbedrijf - staatsdiensten)
Consulaten en consulaire diensten
Spoorwegen
Economische, sociale en diverse beroepsfederaties en -groeperingen
Gemengde kamers van koophandel
Registratie en classificatie van schepen
Maritieme conferenties
U.S. State en Port Authorities in Europe

– 600 HANDELSONDERNEMINGEN:

Antwerpse maritieme en havenbedrijven
Luchtvaartmaatschappijen te Antwerpen vertegenwoordigd

– 3.200 DIRECTIE- EN KADERLEDEN:

Alfabetische index van alle in de overige rubrieken vermelde personen, met hun functies en re-

ferenties

– DIVERSE INLICHTINGEN:

Statistieken goederenverkeer te Antwerpen
Afstandstabel Antwerpen – belangrijkste wereldhavens

Voorziene getijtafel te Antwerpen

Officiële lijst van de Belgische zeeschepen
Statistieken en diversen betreffende de Belgische zeeschepen

Als losse bijlage omvat het Jaarboek de ATLAS VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN.

De viertalige Atlas is de enig bestaande gids van de haven. Naast een uitgebreid overzichtsplan, bevat hij 24 detailkaarten en 27 blz. informatie. Deze bestaat uit de volledige lijst van de dokken, sluizen, bruggen, tunnels en straten in het havengebied. Om het opzoeken te vergemakkelijken is de stratenlijst aangevuld met het begin- en eindpunt van elke straat. Daarnaast is er een lijst van alle bedrijven in de haven gevestigd met opgave van hun ligging en een handig register van de kaainummers. Een overzicht van de haveninfrastructuur vervolledigt de Atlas.

Het Jaarboek is verkrijgbaar bij de UITGEVERIJ ANTWERPSE LLOYD, Eiermarkt 23 - 2000 Antwerpen tegen de prijs van F 742, BTW incl. (per post: België F 869 – Buitenland: F 975). De Atlas wordt ook los verkocht tegen F 220, BTW incl. en kan ook besteld worden ter drukkerij van het „Nieuwsblad van de Kust”, Oostende.

INDEX VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN XXe Uitgave – 1982/1983

Vorig jaar brachten wij voor het eerst in ons beheer de INDEX VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN als nieuwste aanwinst in de reeks naslagwerken die de UITGEVERIJ ANTWERPSE LLOYD publiceert ten gerieve van de transportsector in de Antwerpse haven en zijn internationaal hinterland. De INDEX kende tevoren 18 jaargangen bij de Uitgeverij Betz.

Gerangschikt per kaainummer geeft hij naam en bestemmingen van meer dan 300 regelmatige scheepvaartlijnen die de Antwerpse haven aandoen, alsook naam en telefoonnummer van de betrokken lijnagent, stouwer en natie.

Op dezelfde basis volgden onder de hoofding „Technische en Administratieve Gegevens” o.a. de coördinaten van de bevoegde diensten

van douane, havenbedrijf, NMBS, kranen en stadsmagazijnen.

Een lijst van nuttige adressen betreffende de haven en een alfabetische lijst van de regelmatige lijndiensten met ligplaats sluit deze INDEX af, die samen met het JAARBOEK en de ATLAS VAN DE ANTWERPSE HAVEN, een onmisbaar werkinstrument is voor alle havengebruikers in binnen- en buitenland.

15 x 22 cm – 185 blz. – tweetalig (NL/F)

Verkrijgbaar bij de UITGEVERIJ ANTWERPSE LLOYD, Eiermarkt 23 – 2000 ANTWERPEN.

Prijs: 345 fr. BTW incl. (per post: België F 430 – Buitenland F 590).

Het kan ook besteld worden ter drukkerij van het „Nieuwsblad van de Kust” te Oostende.

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

**wendt U in volle
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

FRANKRIJK

■ In Frankrijk zijn er liefst 460 vaartuigen die de kreeftjesvisserij uitoefenen, zowel voor Groot-Brittannië als in de Golf van Gascogne. Voor de Golf van Gascogne denkt men aan een verhoging van de netmaaswijdte voor deze visserij van 50 mm. tot 60 mm. Niettegenstaande 50 mm. wettelijk vastgelegd werd, is het algemeen geweten, dat men in de praktijk netten gebruikt met maaswijdten van slechts 40 mm.

■ Er is kans dat de haven van Lorient bepaalde visaanvoeren kwijt speelt ten voordele van Boulogne waar de kosten voor de aanleggende en lossende vaartuigen heel wat minder zijn. Met de thans zeer dure uitbatingskosten voor ogen, zien de reders zich verplicht met alles rekening te houden om nog met hun uitbating rond te komen.

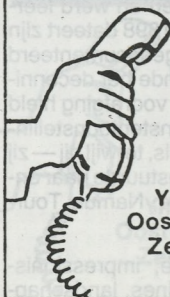
■ Een schipper-reder uit Duinkerke heeft een nieuw vaartuig in bouworder gegeven aan de Hollandse werf Padmos uit Stellendam. De Duinkerke vissersvloot zal met deze nieuwe 29-meter aardig versterkt worden, vermits de visserijvloot in deze haven voor het ogenblik slechts bestaat uit een tiental vaartuigen van de middenslagvisserij en een vijftiental kleinere vaartuigen.

■ Een ploeg onderzoekers verbonden aan het biologisch oceanografisch laboratorium van de universiteit van Brest, heeft met behulp van een onderwaterkamera het optreden van de zee-sterren nagegaan die de St-Jacobsschelpen open pressen en de vrucht met hun nappen ledig zuigen. Het gaat om maatregelen om in bepaalde zones zoals deze, waar men de St-Jacobsschelpen vist, de zee-sterren uit te dunnen.

■ Te Kéroman in de streek van Lorient verdwijnen opnieuw twee visverwerkende bedrijven die de koord niet meer kunnen houden. Het gaat om de „Continental Marée” en de „Continental Transports” die reeds sinds december van het vorig jaar in moeilijkheden verkeren. Hiermede gaan opnieuw 75 werkplaatsen verloren.

■ De car-ferry „Armorique” van „Brittany-ferries” die de verbinding btussen St.-Malo in Frankrijk en Portsmouth in Engeland, verzorgt, is even vóór de haven van St.-Malo aan de grond gelopen. Het vaartuig maakte echter geen water. Men geeft de schuld aan het plotseling opsteken van een mistbank, maar de gezagvoerder die toch dagelijks het traject heen en weer doet, zou toch voldoende de vaargeulen moeten kennen. Het vaartuig werd door 2 sleepboten vlot getrokken. Het had 179 passagiers aan boord en 37 voertuigen.

**h
netten
probleem?**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

Marineschilders van bij ons :

JAN DE CLERCK

Geboren te Oostende op 17 augustus 1881 als zoon van Constant De Clerck, behanger-garneerder en Charlotte Loncke.

Overleden te Oostende op 24 februari 1962. Begraven kerkhof Nieuwpoortse Steenweg.

Woonde achtereenvolgens in de Edith Cavellstraat en de Brusselstraat.



Jan De Clerck
thuis in de Brusselstraat

Over Jan De Clerck's vroege jaren valt eigenlijk maar weinig markants te vertellen : schoollopen, een natuurlijk tekentalent, enkele lessen aan de lokale „Ecole Industrielle” alwaar het onderwijs niet van die aard was een jonge knaap voor de kunst te enthousiasmeren; daarna het werken in het ouderlijk bedrijf tussen meubels, tapijten, behang, linoleum, rouwkapellen en huwelijksmarkiezen, en tijdens de wintermaanden bijkomende vakscholing in Brussel...

Te Brussel, een stad met druk-gonzend kunstleven, sloeg de vonk over: Jan De Clerck zocht er contacten in het artistieke milieu en werd leerling van de schilder Payen. Uit 1898 dateert zijn vroegste werk waarover we gedocumenteerd zijn : een „Dolle zee”. Gedurende het decennium dat de eerste wereldoorlog voorafging hield hij regelmatig zomerse eenmanstentoonstellingen in de grote Oostendse hotels, terwijl hij — zij het zelden — ook wel doeken instuurde naar enkele groepssalons te Oostende, Namur, Tournai, Wien en Nieuwpoort.

Het waren meestal stemmige, impressionistisch-pointillistisch getinte marines, landschap-

pen, ofwel verstilde stadsgezichten uit Oostende, Nieuwpoort en Brugge.

Het zijn wellicht Jan De Clerck's beste jaren geweest : hij kreeg goeie kritieken in de pers, won een eremetaal te Madrid en verkocht blijkbaar wel wat. Dit was ook nodig, want werken in een vast dienstverband deed Jan De Clerck niet. Er waren genoeg centen over om bijvoorbeeld in september 1910 een uitvoerige studiereis door Italië te ondernemen.

Als artist stond De Clerck steeds op de bres om de cultuur bij bredere bevolkingslagen uit te dragen. Daarin was hij uit op het naïeve af idealistisch.

In november 1908 ging hij samen met enkele vrienden-kunstenaars over tot het stichten van een kunstkring. Deze kring organiseerde in de jaren 1908-1914 enkele salons te Oostende.

Ook voor de gewone mens, te Oostende waren dat de vissers en hun families, deed hij wat en wel via de kring „Kunst Genegen” : toneel, koorzang, sport, voordrachten...

Anno 1914 aanvaardde Jan De Clerck een ambt als tekenleraar in het verre Servië. Het uitbreken van de wereldoorlog kwam deze toekomstplannen bruisend verstoren. Samen met de rest van zijn familie vluchtte hij naar Engeland. Met kunstenaars als Tytgat, Permeke, Boudry en talrijke anderen organiseerde hij er in 1915 een „Belgian Exhibition of Modern Art” (Kingston u/Thames). Volgens oncontroleerbare berichten hield De Clerck zich in Engeland ook bezig met projecten voor scheepscamouflage.

De Clerck kwam in 1919 naar Oostende terug. In 1920 was hij in Bretagne. Van na die tijd dateren een hele reeks olieverven met Bretoense motieven. Zijn stijl werd meer persoonlijk, robuster, met duidelijke kleurvlakken binnen sterk benadrukte omtreklijnen.

En zo bereikte de meester stilaan de leeftijd dat aan huldebetoon en retrospectieven gedacht kon worden, wat dan ook gebeurde in de zomer van 1927.

In 1930, bijna 50 jaar oud, huwde Jan De Clerck. Het fortuin van zijn vrouw, Marie De Smet, liet hem toe een kunstenaarsbestaan te leiden zonder veel materiële bekommernissen : De Clerck leefde overigens omzeggens alleen van zijn verkoop. Meteen brak een kalme periode aan in het anders al rimpelloze bestaan van de kunstenaar.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd De Clerck samen met zijn vrouw uit Oostende geëvacueerd. Ze verbleven tot na de oorlog te Oisquercq in Brabant. De Clerck penseelde er tal van hel-lichte aquarellen.

Na de dood van Ensor werd De Clerck de „éminence grise” van het Oostends artistiek wereldje. Zijn karakteristieke verschijning met de zwierige kapmantel en andere romantische artistenaattributen maakten hem tot en levend anachronisme voor de vele mensen — jongeren vooral — die niet met de meester en zijn kunst vertrouwd waren.

Jan De Clerck overleed te Oostende op 24 februari 1962. Een atelier vol meesterwerken waarvan hijzelf nooit kon scheiden bleef achter. Het is de hoogste tijd om die te leren ontdekken.

Zoals we terloops al even aanstipten was Jan De Clerck's œuvre zowel qua onderwerpen als qua stijl heel gediversifieerd. Karel Jonckheere noemde het ooit — en wellicht terecht — een „vlinderen met technieken”, een zoeken naar weerstanden in verschillende teken- en schilderwijzen, al dan niet gedragen door een eigen overtuiging; zo flirtte De Clerck om beurten met impressionisme, luminisme, pointillisme en symbolisme; maar sommige werken, zijn Bretoense schilderijen en deze met folkloristische thema's bijvoorbeeld, zijn in een zeer persoonlijke stijl halfweg tussen naïeve kunst en expressie.



„De werf” — 1910

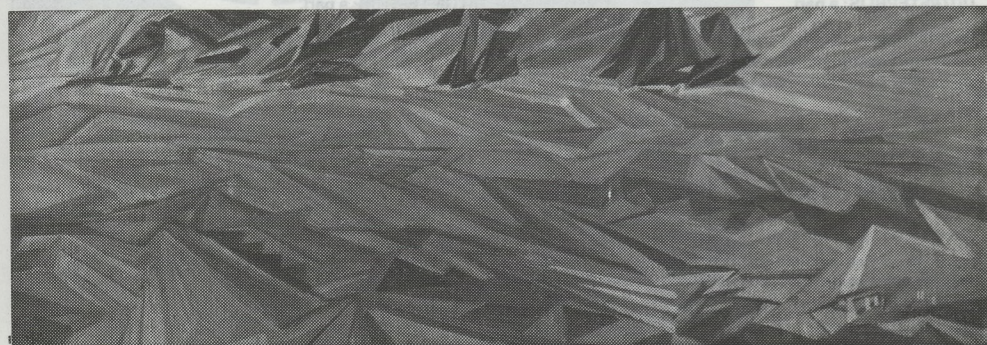


„Ter rust” — 1906

Maar laat ons hier even speciaal zijn maritiem geïnspireerde werken van naderbij bekijken : zijn zee- en havenzichten. De Clerck's visie op de zee was niet deze van een romanticus. Bij hem géén verschrikkingen als zeestormen, schipbreuken of drenkelingen. Hij interpreteerde de zee en haven ook niet zoals de realisten dat deden, t.t.z. met naast zorg voor compositie, coloriet en dergelijke, ook steeds bekommernis om de topografische nauwkeurigheid van het tafereel.

Drie totaal andere doelstellingen stonden Jan De Clerck voor de geest bij het scheppen van zijn marines : het treffen van de steeds wisselende poëzie die van haven en zee uitgaat, het meegeven van enige symboolwaarde, dit gevat in harmonisch-decoratieve werken. Vandaar dat De Clerck veelal opteerde voor diverse figuratieve, maar niet-naturalistische schilderstijlen waarin echter geen strikte chronologie te bespeuren valt.

Al is Jan De Clerck dan ook niet zomaar met één stijl te vereenzelvigen, toch gaan bij velen de gedachten eerst naar zijn werken die in een speciale impressionistische techniek met verticale penseeltrekjes zijn uitgevoerd. Het is deze techniek die we terugvinden in zijn vol wintermelancholie geladen olieverf „IJsschotsen in het dok” of in houtskolen als „Boot in het dol” waar we het tafereel als het ware van op afstand, door een denkbeeldig gordijn bekijken. Ook zijn „Vissers-



„De zee ingestoken” — 1904

UIT TER HAND TE KOOP

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.

TE BEZICHTIGEN: in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge.

Voor alle verdere inlichtingen wende men zich tot **Meester CLAESSENS** Ignace, advocaat te 8370 Blankenberge, Albertstraat 11, in zijn hoedanigheid van curator over de faling van de P.V.B.A. **REDERIJ VANTORRE-VERGAERDE**, met maatschappelijke zetel te Knokke-Heist, Hermans Liebaertstraat 32.

NEDERLAND

■ Door een te grote aanvoer van garnalen zijn er in Nederland heel wat garnalen opgevangen. Alleen reeds in Colijnsplaat werd dit in de afgelopen weken 9 duizend kgr. Bij ons in België worden er geen garnalen opgevangen, doorgedraaid zegt men in Nederland, omdat hiervoor de garnaal een bepaalde grootte moet hebben en omdat er dan ook nog een opvangfonds dient opgericht dat ook al door de garnaalvissers dient gespijsd te worden. Door de opvang bekomt men wel een bodemprijs waaronder de handel niet kan kopen, maar valt het te betreuren dat zo'n lekker schaaldier zo maar doorgedraaid wordt waarvan mag gezegd dat het een volksvoedsel bij uitstek is, in de zomer zeer duur en waarom dan in de winter niet goedkoper verkopen maar met de zeef op een bepaalde grootte gehouden.

■ Met verbazing lezen we dat het de verlieslatende Nederlandse mosselbedrijven zijn, met minstens 10%, die de kans krijgen op het bekomen van een nieuw proefperceel in de Oosterschelde. Zo te bezien schijnt dit een aanmoediging te zijn voor de bedrijven om het maar kalmjes aan te doen en niet te veel te rationaliseren en te herstrukturieren. Men heeft immers meer oog voor de achterblijvers?

weduwe” uit het Museum van Schone Kunsten te Oostende, een van zijn bekendste werken, is in die stijl.

Dan zijn er die tientallen zo gegeerde marines, elk met hun eigen karakteristieke kleurengamma, maar steeds volgens dezelfde basisidee gecomponeerd : een hoog gezichtspunt aan de rand van de zee, grenslijn tussen zand en water telkens heel vooraan, evenwijdig aan de lengterichting van het doek, de horizon telkens heel hoog. Een als het ware versteend uitrollen der golven met altijd opnieuw het tot in de verte herhaalde, gestyleerde motief van de overslaande golf.

Dat is dan wél typisch De Clerck : een stukje zee verworpen tot een decoratief tafereeltje waarin kleur en vorm perfect samen gaan en de eindeloosheid van zee en golven treffend suggereren. Alle marines in die stijl, en dat zijn er heel wat, zijn even zovele variaties op het onuitputtelijk thema „De Zee”.

GROOT-BRITTANNIË

■ Via Spaanse vissersvaartuigen die in Groot-Britannië onder Britse vlag hergeregistreerd werden, bezit dit land thans een kreeftjesvloot die vooral in de Keltische Zee optreedt. Inderdaad waren er heel wat kreeftjesvangers onder betrokken Spaanse vissersvaartuigen, terwijl de hergeregistreerde vaartuigen, op uitzondering van een Britse schipper, hun Spaanse bemanning behielden.

Oersterke vislijnen

**Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

JAMAICA EN VENEZUELA STRIJDEN OM VESTIGING ZETEL ZEERECHTKONFERENTIE

Voor de zoveelste maal komt de zeerechtconferentie bijeen om de laatste hand aan het verdrag te leggen. Ditmaal zal dit gebeuren te Kingston in Jamaica van 6 tot 10 december '82. Daarna zal, zoals vroeger beslist, de plechtige afkondiging en ondertekening te Caracas in Venezuela gebeuren. In laatste instantie is er echter een kink in de kabel gekomen omdat Venezuela weigert als gastheer voor de slotvergadering op te treden. Reden voor deze weigering vindt men te Venezuela in de beslissing om de zetel van de internationale zeerechtconferentie blijvend in Kingston in Jamaica te vestigen. Venezuela (Caracas) dat reeds verscheidene malen als gastheer optrad en praktisch overtuigd was de zetel van de conferentie in Caracas te zien vesti-

gen, weigert nu als protest om de slotzitting te Caracas te laten doorgaan. Of dit zoden aan de dijk zal brengen, wordt echter fel betwijfeld, gezien het vooral de Verenigde Staten zijn die de kandidatuur van Caracas steunen. Jamaica is ook veel meer afhankelijk van de Verenigde Staten en dit betekent nog altijd een voorname troef, kwestie van beïnvloeding van de administratie van de zeerechtconferentie.

Ondertussen vragen we ons af hoe kostelijk al die vergaderingen die meer aan show gelijken, geworden zijn. Overal wordt van crisis gesproken, maar als men ziet hoe ministers eens ze benoemd worden op allerlei wijze het geld door het venster werpen, dan zijn we ook niet verwonderd van hun kabinetvertegenwoordigers hetzelfde vast te stellen.

NEDERLAND

■ Ook in Nederland beklagt men er zich over, dat de visverbruiker de niet-courante visprodukten blijft negeren. Men noemt deze niet-courante visprodukten de goedkope produkten. Wij noemen ze eerder de niet-kommerciële soorten. Niet-kommerciële omdat het over kleinere soorten gaat met een minder gekende naam. Daar moet beslist iets aan gedaan worden, opdat verse, zogezegde niet-courante of niet-kommerciële soorten niet meer moeten opgevangen worden. Ze zijn even lekker van smaak als tarbot en tong, maar niet duur genoeg.

■ Volgens berichten uit Nederland is de vraag naar Hollandse mosselen, zowel uit het binnen- als uit het buitenland, terug toegenomen en is de achterstand die men in augustus had opgelopen, terug ingehaald. Augustus was inderdaad een hete maand en dit is voor de afzet van visserijprodukten nooit gunstig. De prijs van de mosselen is dit jaar echter een zeer haalbare zaak voor alle beurzen en dit komt ook de afzet en de vraag ten goede.

■ De Deens gevangen en Nederlands bewerkte haringmaatjes worden ook in toenemende mate afgenomen. De omzet is gestegen van 20 tot 25 duizend ton. Het eigen kwotum haring dat aan Nederland toegewezen werd in de Hebrieden was onvoldoende voor het maatjesharing verwerkend bedrijf en daarom moest beroep gedaan worden op het buitenland. Nederlandse firmas gingen dan ook, zowel in Schotland als in Denemarken nieuwe haring opkopen. In Denemarken worden ze zelfs onmiddellijk aan boord van een koter in maatjes verwerkt door een Hollands team.

■ De palingvisserij in de Nederlandse Grevelingen nemen het niet dat men daar zoveel oesters mag komen wegvissen. Dit wegvissen veroorzaakt veel schade aan hun bedrijf. Het zijn de palingvisserij uit Bruinisse die deze zaak voor de Raad van State gebracht hebben omdat het opvissen van de oesters met de zware korren, de paling verjaagt. De toestemming tot het vissen van oesters werd door de Nederlandse Kamer voor de Binnenvisserij verleend.

VERENIGDE STATEN

■ Dank zij een campagne voor meer visverbruik in 20 steden van de Verenigde Staten, is men er in geslaagd in die 20 grote steden een verhoging van afzet van 12 % te bekomen. Men had beslist tot deze promotiekampagne omdat het visverbruik in Amerika in de laatste 10 jaar gelijk bleef met een verbruik van nog niet eens 6 kg per hoofd, hetgeen tweemaal minder is dan bij ons en in Nederland.

■ Sinds het einde van de tweede wereldoorlog werden in de 200-mijlszone van de Verenigde Staten meer dan 26 duizend boorputten gemaakt om olie te vinden. Alhoewel het niet iedere haak vis was, dat wil zeggen dat heel wat boorputten droog bleven aan olie, is dit toch een ernstige beperking voor de visserij geworden omdat heel wat boringen op visbanken plaats hadden, en ook in uitbating kwamen.

■ Op één van de beste visbanken in de wateren van de Verenigde Staten, de Georges Bank, goed voor een jaarlijkse visvangst van 180 duizend ton, wordt nu actief naar olie geboord. De visserij heeft hieromtrent reeds protesten laten horen, maar de oliemaatschappijen minimaliseren de beperkingen op de visvangst die het boren en het aanbrengen van olieplatforms met eventuele uitbating voor de visserij betekenen. Voor de Georges-Bank zou dit, volgens de berekeningen van de oliemaatschappijen, slechts op één percent komen. Volgens visserijkringen zou dit op heel wat meer visgrond betrekking hebben.

KONINKRIJK BELGIË - MINISTERIE VAN FINANCIËN

Uitgifte van 2 Staatsleningen

LENING MET TUSSENTIJDSE VERVALDAG:

LENING 1982-1987-1991

RENTE. - 13,50% 's jaars vanaf 19 oktober 1982.
13,75% 's jaars vanaf 19 april 1987.
Betaalbaar op 19 april van de jaren 1983 tot 1991.
AFLOSSING. - Uitsluitend door terugkoop.
TERUGBETALINGSPRIJS:
tegen het pari op de eindvervaldag van 19 april 1991.
VERVROEGDE TERUGBETALING. - Mogelijkheid voor de houder de terugbetaling tegen het pari te bekomen op 19 april 1987.
UITGIFTEPRIJS: a pari.

De uitgifteprijs is volledig in specien te betalen bij de inschrijving.
Beide leningen zijn vertegenwoordigd door toonderobligaties van 5.000, 10.000, 25.000, 50.000, 100.000 en 500.000 frank.
De coupures van 5.000 frank worden slechts als bijpassing afgeleverd.

LENING ZONDER TUSSENTIJDSE VERVALDAG:

13,75% LENING 1982-1991

RENTE. - 13,75% 's jaars vanaf 19 oktober 1982.
Betaalbaar op 19 april van de jaren 1983 tot 1991.
AFLOSSING. - Uitsluitend door terugkoop.
TERUGBETALINGSPRIJS:
tegen het pari op de eindvervaldag van 19 april 1991.

UITGIFTEPRIJS: a pari.

INSCHRIJVING op beide leningen van maandag 4 tot maandag 18 oktober 1982

Aan de inschrijving kan vóór laatstvermelde datum een einde worden gesteld.

De inschrijvingen worden zonder kosten aangenomen bij de Nationale Bank van België en bij de in België gevestigde banken, wisselagenten en de ertoe gemachtigde financiële instellingen van de openbare sector en spaarkassen.

OFFICIËLE NOTERING. - De obligaties zullen officieel ter beurze worden genoteerd.
Brussel, 29 september 1982.

De Minister van Financiën,
W. DE CLERCQ.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NOORWEGEN VERDEDIGT DE WALVISVANGST

Ter gelegenheid van de opening van de „Nor-Fish” visserijtentoonstelling in het Noorse Trondheim, heeft de Noorse directeur voor de visserij, de heer Hallstein Rasmussen zich verzet tegen de beslissing die de Internationale Walvisvangstcommissie eerder in het jaar genomen had om de walvisvangst vanaf 1985 volledig te verbieden. Hallstein noemt dit geen objectieve, op biologische onderzoeken gesteunde beslissing, maar een emotionele beslissing genomen onder druk van persiegroepen. Hij vraagt zich trouwens af, of men soms ook de kop en de lieve ogen van de kalveren niet op foto's en posters zal brengen, zoals dit gedaan wordt met bv. de zeerobbenkalven. Verder stelde hij op de opening van de tentoonstelling aan het talrijk publiek eveneens de vraag waarom men enkele weken lang de eenden en kalkoenen vetmest om deze dan af te slachten. Hierop komt er geen reactie van persiegroepen omdat de leiders hiervan waarschijnlijk zelf te goed genieten van een stukje kalfsvlees, rund en beef, of van een kalkoen.

Door zelfde woordvoerder werd er op gewezen dat de walvisachtigen geen vijanden hebben en massa's kleine visjes en larven verslinden. Deze kleine visjes dienen als voedsel voor de grotere. Indien de walvisachtigen niet onder controle gehouden worden wat hun aantal betreft, zal men ten slotte de vissers moeten verbieden

nog vis te vangen, want het gevaar zou kunnen bestaan dat zij, door het wegvissen van de vis, de walvissen in hun bestaan bedreigen!

Ook de directeur van de Dienst Visserij uit IJsland, de heer Mar Elisson, sprak in dezelfde zin. Hij wees er verder op dat IJsland altijd eigen beperkingen uitschreef op de vangst van walvisachtigen en dat het beperkt houden van het aantal walvissen beslist noodzakelijk is voor een normale instandhouding van de andere visstapels.

De leden van de Internationale Walviskonferentie die niet akkoord gaan met de beslissing van de Commissie kregen 90 dagen tijd om bij de Commissie in beroep te gaan. Waren tegen de beslissing van de Commissie voor een totaal verbod vanaf 1985 zijn Noorwegen, IJsland, Rusland en Japan. Deze landen hebben van oudsher de walvisachtigen gejaagd en zijn bereid deze te beperken.

Indien de Commissie daar niet mede akkoord gaat, zullen zij het eenvoudig afstappen en hun ontslag indienen.

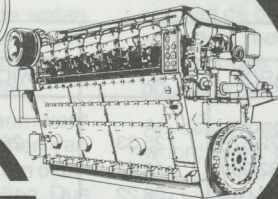
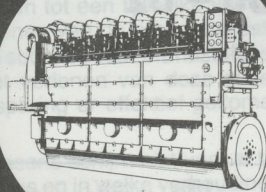
In elk geval ziet het er slecht uit voor de vispopulatie, wanneer, noch de zeerobben, noch de walvisachtigen niet meer mogen gevangen worden, want vooral de zeerobben vermenigvuldigen zich zeer snel en verorberen in één dag in bepaalde perioden praktisch hun eigen gewicht aan vis.

INTERNATIONAAL

■ Vijf Japanse maatschappijen die de „West African Fishery Development Co Ltd” opgezet hadden om, onder meer de inktvis in de Mauretaanse wateren te bevissen, hebben de Compagny vroegtijdig in likvidatie gesteld omdat de Mauretaanse regering de nodige voorwaarden voor een renderende uitbating niet nakwam. Oppassen blijft de boodschap met aanlokkende voorstellen uit het buitenland.

■ Tussen Japan en de Verenigde Staten, waar bij dit eerste land gemachtigd was 1,42 miljoen ton vis in de 200 mijlszone van de Verenigde Staten te vissen en dit tot einde 1982, is thans een nieuwe overeenkomst bereikt. Het totaal kwotum wordt teruggebracht tot 1,15 miljoen ton, terwijl anderzijds de Verenigde Staten zich het recht voorbehouden om de verschillende onderkwota seizoengebonden toe te kennen. Tevens verlangt de U.S.A. in bepaalde domeinen industriële steun en samenwerking.

■ Voor het ogenblik zit Japan in zijn koelkamers nog opgescheept met zowat 40 duizend ton octopussen. Dit heeft voor gevolg, dat de prijs van dit produkt op de internationale markt een ferme klap heeft gekregen, gezien Japan, de voornaamste afnemer, geen vragende partij mer is. In het bijzonder wordt hierdoor de Spaanse vloot getroffen die op de Saharatbank op deze vissoort vist. Inderdaad nam Japan meer dan 25 % van de Spaanse vangst af.



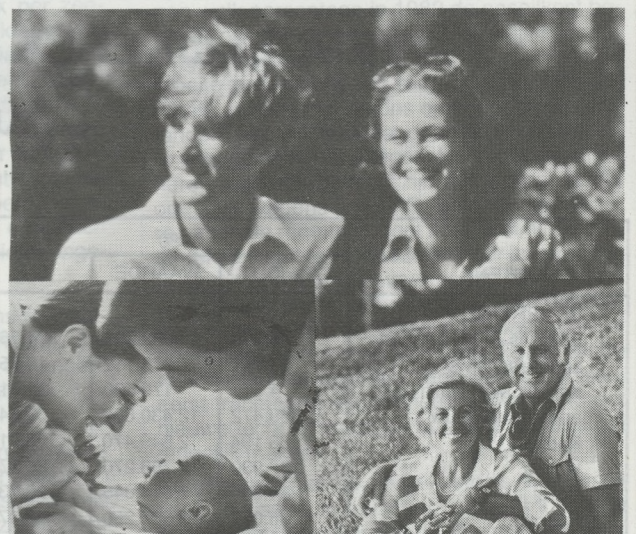
BOLNES

STUWKRACHT IN STAAL

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek. P.O.Box 3. Holland.
tel. 01807-14900. telex 22439



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.

U bent er van harte welkom.

Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

VERGELIJKENDE CUMULERENDE STATISTIEK OVER 1980 – 82

Januari t/m augustus 1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	322.373	8.733.089	26,87	272.686	7.681.102	28,17	265.917	9.984.895	37,55
andere schelvis	273.936	7.025.902	25,95	419.519	10.194.769	24,30	335.517	11.915.072	35,51
Kabeljauw — verre viss.	161.854	4.932.904	30,38	158.405	4.857.115	30,66	171.431	7.394.226	43,13
andere kabeljauw	4.829.044	147.205.436	30,50	5.652.548	174.389.492	30,85	3.837.722	179.181.513	46,69
Koolvis	278.039	7.735.495	27,82	246.311	6.109.298	24,80	147.657	4.590.189	31,09
Wijting	1.922.405	34.792.622	18,10	1.665.707	33.505.230	20,11	1.360.625	39.990.177	29,39
Schol	3.145.960	74.384.518	23,64	3.273.246	86.837.773	26,53	3.481.744	106.668.023	30,64
Roggen	777.513	34.948.985	44,95	806.711	39.038.668	48,39	792.507	39.704.668	50,10
Noorse schelvis	671.453	22.445.323	33,43	558.631	21.100.193	37,77	167.462	8.747.380	52,24
Andere	3.419.219	148.136.426	43,33	3.362.453	170.991.432	50,85	3.728.915	233.188.000	62,54
TOTAAL	15.801.796	490.340.700	31,03	16.416.217	554.705.072	33,79	14.289.497	641.364.142	44,88
b. Tong	2.512.752	473.345.462	188,38	2.297.258	558.324.423	243,04	2.656.513	602.982.081	226,98
TOT. DEMERSALE VIS	18.314.548	963.686.162	52,62	18.713.475	1.113.029.495	59,48	16.946.010	1.244.346.223	73,43
2. PELAGISCHE VIS	541.174	7.997.213	14,74	3.739.842	34.485.268	9,22	4.681.636	48.300.793	10,32
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	512.187	50.141.957	97,90	414.782	45.827.552	110,49	575.308	58.202.793	101,17
Noorse kreeft	328.056	38.945.031	118,71	286.419	38.021.470	132,75	251.384	36.242.202	144,16
Overige	611.388	15.855.902	25,93	590.634	16.234.522	27,49	605.445	19.402.769	32,05
TOT. SCHAAL/WEEKD.	1.451.631	104.942.890	72,29	1.291.835	100.083.544	77,47	1.432.147	113.847.764	79,49
ALGEMEEN TOTAAL	20.307.353	1.076.606.265	53,02	23.745.152	1.247.598.307	52,54	23.059.793	1.406.494.780	60,99

VERGELIJKENDE STATISTIEK OVER 1980 – 82

Augustus 1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	75.238	2.082.296	24,96	121.325	3.072.678	25,33	26.903	1.496.400	55,62
andere schelvis	39.151	773.112	19,75	70.602	1.582.909	22,42	42.337	1.600.560	37,81
Kabeljauw — verre viss.	4.517	175.490	33,71	35.118	1.342.040	38,22	17.153	1.125.160	65,60
andere kabeljauw	369.472	12.430.852	33,64	499.099	18.534.868	37,14	437.308	22.745.817	52,01
Koolvis	88.194	2.549.470	28,91	51.116	1.255.740	24,56	14.245	564.655	39,64
Wijting	137.930	2.796.270	20,27	135.421	2.933.833	21,66	126.939	4.149.387	32,69
Schol	284.884	7.614.045	26,73	430.010	13.723.170	31,91	497.817	18.161.033	36,48
Roggen	86.077	3.621.250	42,07	86.868	4.325.097	49,79	71.205	4.787.681	67,24
Noorse schelvis	95.552	2.688.986	28,14	200.788	6.475.423	32,25	30.854	1.857.340	60,20
Andere	237.358	10.513.005	44,29	417.800	20.448.940	48,94	355.464	25.542.232	71,86
TOTAAL	1.418.373	45.244.776	31,90	2.048.147	73.694.693	35,98	1.620.225	82.030.910	50,63
b. Tong	97.657	24.625.122	252,16	111.321	29.716.051	266,94	152.187	38.328.304	251,85
TOT. DEMERSALE VIS	1.516.030	69.869.898	46,09	2.159.468	103.410.749	47,89	1.772.412	120.359.214	67,91
2. PELAGISCHE VIS	1.720	18.230	10,60	1.160	17.240	14,86	1.761	36.476	20,71
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	121.259	11.259.738	92,86	107.578	11.270.233	104,76	200.615	12.793.901	63,77
Noorse kreeft	67.913	7.635.524	112,43	77.381	8.689.045	112,29	40.826	7.209.019	176,58
Overige	54.244	1.158.280	21,35	61.049	1.880.888	30,81	60.253	2.473.151	41,05
TOT. SCHAAL/WEEKD.	243.416	20.053.592	82,38	246.008	21.840.166	88,78	301.694	22.476.071	74,50
ALGEMEEN TOTAAL	1.761.166	89.941.720	51,07	2.406.636	125.268.155	52,05	2.075.867	142.871.761	68,83