

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

GROOTSTE TESTTANK VOOR NETTEN TE HIRTSHALS - DENEMARKEN

Een paar weken terug is in Denemarken in de visserijhaven Hirtshals de grootste en modernste gekende testtank voor visserijnetten ingehuldigd. Wij zelf hebben al meer geschreven over de testtank te Hull, waar schippers en vissers uit het vasteland meermaals een geleid bezoek aan brengen. Thans zal men waarschijnlijk wel meer de weg naar het Deense Hirtshals vinden. De nieuwe testtank is er eveneens één met beweegbare bodem en zal gebruikt worden voor onderzoekingswerk en het uittesten van vistuig op schaal, vooral voor nieuwe concepties van netten en vistuig.

De nieuwe testtank heeft 850 miljoen B.fr. gekost, met akkomodaties, burelen, laboratoria, enz... en werd onlangs, meer bepaald op 14 oktober 1982, ingehuldigd door de Deense minister voor visserij, de heer Henning Grove.

De testtank zelf staat onder het beheer van het Deens Instituut voor Visserijtechnologie. Men was met de konstruktie van de tank begonnen in augustus verleden jaar en het werk werd door de aannemers opgeleverd op 1 september van dit jaar. Naderhand werden er door het Technologisch Instituut de nodige controles en kalibreringen uitgevoerd, zodat men officieel kon starten in oktober na de plechtige inhuldiging.

Er zijn slechts enkele testtanks met beweegbare bodem waarin men het visserijmilieu en de zeebodem kan weergeven zoals dit in werkelijkheid bestaat. De Deense testtank is in dit verband, niet alleen de nieuwste en modernste, die heeft kunnen profiteren van de opgedane ondervindingen in de reeds bestaande testtanks, maar zij is tevens de grootste. Beneden zijn er brede wandelgangen, waar men langsheen kan plaats nemen en door de dikke glazen wanden, de gedragingen van het vistuig en de netten kan nagaan, al naar gelang de stroomsterkte die men door de netten jaagt. Gezien de beweegbare bodem kunnen proeven genomen worden voor de bodemtrawlerij. Gezien de testtank ook veel breder is dan de, tot nog toe, bestaande tanks, kan men eveneens met heel wat breder uitgesponnen pelagische netten werken, op een schaalverhouding, die dicht bij de werkelijkheid staat, zodat de details beter kunnen nagegaan worden, die met een te verkleind model aan het onderzoek kunnen ontsnappen of niet voldoende tot hun recht komen.

In het nieuw gebouw vindt men eveneens een hogere visserijsschool, een publiek akwariuim, showrooms, een aangepaste konferentiezaal en een hotelakkomodatie voor ongeveer 50 gasten en/of studenten.

De bebouwde oppervlakte beslaat zowat 15 duizend m²(!) gelegen in een aangepast gebied

van 110 duizend m² in de zuid-oosthoek van de Hirtshals visserijhaven. Wanneer alle activiteiten in het nieuw centrum zullen in functie zijn, zullen er 140 werknemers te werk gesteld zijn. De fondsen voor de bouw werden bekomen voor een gedeelte met subsidies uitgaande van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en gedeeltelijk met goedkope leningen bij de Europese Investeringsbank en nationale kredietinstellingen. Door het vestigen van dit kompleks, ook genoemd het Deens Noordzee-centrum, waar praktisch alle marine-wetenschappelijke onderzoeken in nieuwe aangepaste laboratoria kunnen plaats grijpen, is een centralisatie ontstaan die zeker ten goede zal komen aan het marine-researchwerk. Het belang van het Deense Hirtshals als vissersplaats, waar thans reeds voor 3 miljard B.fr. vis aangevoerd wordt, zal hierdoor nog versterken.

In dit nieuw en modern Noordzee-centrum hebben reeds verscheidene organisaties hun intrek genomen, onder meer het Deens Instituut voor Visserij en Marine-opzoekingen, die er 1400 m² akkomodaties met laboratoria toegewezen

kreeg, verder het Deens Instituut voor Visserijtechnologie, de Deense ministeriële diensten voor Technologische Visserijlaboratoria, een visserijmuseum, een openbaar akwariuim, enz...

Het ganse kompleks zal dan ook een bezoek overwaard zijn, alhoewel men slechts tegen augustus 1983 een volledige bezetting en installatie van het centrum verwacht. Het ware dan ook een prachtig initiatief moest men er toe komen van uit België, geleide bezoeken aan dit centrum in te richten en dit niet alleen voor schippers en vissers, maar eveneens voor marinebiologen, onderzoekers, nettenmakers (de gedragingen van de netten in de testtank), vistuigtechniekers, enz... We zijn overtuigd dat onze reders, schippers, vissers, biologen, laboranten, nettenfabrikanten en vistuigtechniekers, hierbij waardevolle gegevens zouden kunnen opdoen. Werkelijk iets om niet uit het oog te verliezen.

Aan ons visserijlaboratorium er de nodige aandacht aan te verlenen en aan onze visserijsscholen er een leerrijke reis voor in te richten.

THANS REEDS 60 SPAANSE TREILERS ONDER BRITSE VLAG!

Het is niet alleen in Groot-Brittannië zelf dat veel reders en vissers zich zorgen beginnen te maken over het immer stijgend aantal Spaanse treilers, die langs het achterpoortje van een herregistratie, de Britse wateren komen bevissen, maar thans heeft ook de Franse minister van de Zee die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, gemeend te moeten bezwaar aantekenen tegen deze plaag. Inderdaad is het wel hoofdzakelijk in Britse wateren dat de betrokken Spanjaarden vissen, maar deze behoren ten slotte tot de Gemeenschap en als zodanig berokkenen zij eveneens schade aan de visserijvloot van de andere partnerlanden uit de EEG.

Deze Spaanse treilers zijn volledig bemand door Spanjaarden en het is eveneens een Spanjaard die in de praktijk op zee de kommandotouwjes in handen houdt. Wel is er wettelijk een Britse schipper ingeschreven en voorzien, maar die zit er maar bij omdat de wet het vereist. Dergelijke Britse schipper rekruteert men aan de wal en deze aanvaardt deze functie tegen een kleine verdienste en een „zootje“ vis.

Het moet nu langzaam duidelijk aan het worden zijn, dat ergens in het visserijreglement van de Gemeenschap, gaten zijn, die het mogelijk maken dat treilers uit derde landen, van de Gemeenschapskwota genieten. Indien er voor het

ogenblik hier juridisch niets aan te doen is, dan wordt het hoog tijd, dat men de gaten stopt voor de toekomst. Het is inderdaad voldoende, dat men eist dat, bij aankoop door een persoon of door een maatschappij uit één der EEG-landen, van een vaartuig toebehorende aan een eigenaar uit derde landen, de schipper, stuurman, machinist en minstens 80 % van de overige bemanningsleden de nationaliteit moeten hebben hetzij voor de schipper, deze van het land van de vlag, en voor de anderen, de nationaliteit van een land uit de Gemeenschap.

Zelfs voor de Britse minister wordt de zaak van de aangroeiende Spaanse vissersvloot in de, voornamelijk Britse wateren, te gortig. Dit is minstens af te leiden aan de hand van het antwoord dat minister Peter Walker gaf op een schriftelijk gestelde vraag uitgaande van een lid van het Lagerhuis. De Britse regering, aldus de minister is bereid alles in het werk te stellen om deze zaak op gemeenschapsniveau te regelen. Wellicht zal het toekennen van nationale kwota (de opdeling van de gemeenschapskwota) een reden zijn om een duidelijker bepaling te geven over wat men dan terzelfdertijd verstaat onder nationale vissersvaartuigen.

Ook in verband met de vele bezwaren, die uit-

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

gaan van Franse en Britse schippers die op de visserij door de niets ontziende Spaanse bemanningen opzij gedrongen worden, zijn er terecht reeds verscheidene klachten op de visserijdienst te Brussel binnen gekomen en werd zelfs een werkgroep opgericht om die klachten te behandelen.

Onlangs nog zijn kustvisseren uit Milford en Newlyn verplicht geweest hun traditionele visserijgronden te verlaten, omdat de Spaanse lijnvisseren (onder Britse vlag) het ganse gebied met hun lijnen bezet hadden. Zelfs konden de betrokken Britten geen gebruik meer maken van het kanaal 8 voor hun radiogesprekken vanwege het doorlopend Spaans getater op dit kanaal. Het is inderdaad zo, dat een Spanjaard geen ontzag heeft voor derden en deze eenvoudig opzij zet, ook al is hij maar een gedoopt persoon en vissen deze derden in hun eigen wateren.

Wat de voortdurende groei van onder Britse vlag hergeregistreerde Spaanse treilers betreft, moeten we toch ergens ook de steen gooien naar de Britten zelf, die zich er toe lenen, namelijk omdat Britten nodig zijn voor het stichten van een gemengde maatschappij en voor het lenen van hand- en spandiensten, zoals het ter beschikking stellen van een schippersbrevet. Wat zal dit worden mocht Spanje ooit tot de EEG toegelaten worden? Reken dan maar zeker dat de Spanjaarden zich als de meesters zullen gedragen. Een nieuwe Spaanse invasie en inquisitie? Visseren uit de EEG let dan ook op uw zaak.

TIJDSCHRIFTEN

„Ik vaar”

Het maandelijks tijdschrift voor yachting is verschenen met een reeks interessante artikelen de yachtmensen aangaande, waaronder een artikel van Wilfried Mys over zijn ervaringen als charterkapitein, opwarmingsoefeningen voor de America's cup door Roger Marshall, zeilen met een 7/8 tuigage, zeilen bij licht weer en plankzeilen.

Warm aanbevolen.

„Het jaarverslag van de Nederlandse visserij in 1981”

Dit jaarverslag is verschenen en beslaat niet minder dan 60 bladzijden.

Daarin vindt men de activiteiten en de resultaten van de Nederlandse visserij in 1981, het wel en wee van de visserij, de tussenkomsten van de Hogere Overheid in E.E.G.-verband en kritiek op de steeds grotere uitbreiding van de vissersvloot op een ogenblik dat er een beperking van de visserij noodzakelijk is.

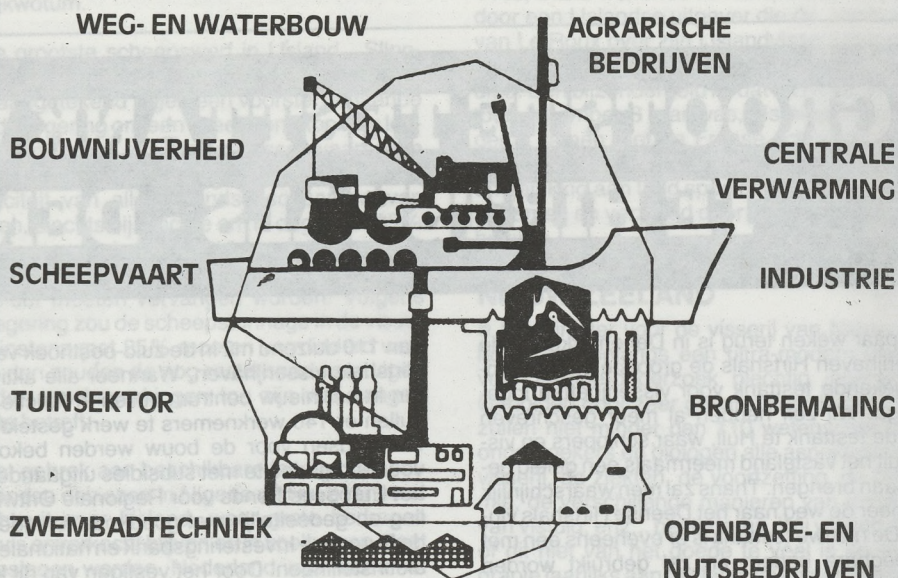
Zeggen we terstond dat dit jaarverslag zeer keurig werd opgevat en dat directeur Th. J. Tienstra hiervoor mag geluk gewenst worden.

„Sirene”

Het driemaandelijks maritiem tijdschrift is verschenen met artikelen over Unitaad, de Zeemacht in 1982, Zuiderkruis experiment, logboeknotities, en een artikel over „Vrouwen aan boord... een pest”.

Te verkrijgen bij A. Mintiens, Turnhoutsebaan, Deinze.

POMPEN voor



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

Raadpleeg uw installateur of vraag
dokumentatie aan bij

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

wittevrouwensingel 71 - 3572 CC UTRECHT
telefoon 030 - 716842* telex 40093 Kaenr nl

BELGISCHE HISTORISCHE RECHTEN IN DE BRITSE 6 TOT 12 MIJLSZONE

De Britten hebben niet kunnen verhinderen dat landen als Frankrijk, Ierland, West-Duitsland, Nederland en België, bepaalde historische visserijrechten gekoncretiseerd zagen in de, door de „Tien min Denemarken” aanvaarde visserij-overeenkomst.

Voor België gaat het om visserijrechten in:

- 1) het gebied Berwick upon Twee Oost, en Coquet Eiland Oost voor de haring.
- 2) Cromer Noord tot North Foreland Oost voor bodemvisserij.
- 3) North Foreland Oost tot Dungeness New Lighthouse Zuid voor bodemvisserij en haring.
- 4) Dungeness New Lighthouse tot Selsey Bill Zuid voor bodemvisserij.
- 5) Straight Point Zuidoost tot South Bishop Noordwest bodemvisserij.

Herhalen we in dit verband, dat de Britten van ver terug gekomen zijn, vermits zij enkele

le jaren terug nog te Londen manifesteerden voor een exclusieve 50-mijlszone. Gezien het duidelijk was, dat deze eis niet haalbaar was, kwam dan een nieuwe Britse slogan de EEG-besprekingen teisteren, namelijk deze van de exclusieve 12-mijlszone met dan nog een voorkeursbehandeling voor de Britse visserij in de 50 mijlszone, dit wil zeggen, dat in geval meer vis voor de Gemeenschap kon ter beschikking gesteld worden, dit naar de Britten zou gaan.

Het werd dus geen 50-mijls exclusieve zone, ook geen 12-mijls exclusieve zone voor de Britten, maar een 12-mijlszone met eerbiediging van de historische rechten van de vissers uit de partnerlanden, enkele uitzonderingen niet te na gesproken voor Britse kustgebieden waarvan de economie praktisch hoofdzakelijk op de visserij is aangelegd.

REACTIES OP HET NIEUW EEG-VISSERIJBELEID

Willie Hay, de voorzitter van de machtige Schotse Redersfederatie, meent dat de overeenkomst die te Luxemburg onder de „Negen” van de „Tien” bereikt werd altijd beter is dan geen overeenkomst. In elk geval, zo zegt hij, is het beter „Negen” en Denemarken met „Neen” dan met „Negen” en Groot-Brittannië met „Neen”. Groot-Brittannië heeft inderdaad reeds meer dan één Deense kat gegeseld en heel wat Deense overtreders opgebracht, die het niet te nauw namen, kwestie van de bijvangst bij hun visserij voor vismeeldoeleinden.

Shetlands en de Orkneys zijn van een andere mening dan de voorzitter van de Schotse Redersfederatie Willie Hay. Ze gaan niet akkoord met het visserijbeleid door de „Negen” aanvaard. Zij wijzen hierbij op de 128 vergunningen voor treilers boven de 80 voet (meer dan 24,40 m.) die er mogen komen vissen. Dat is voor hen van het slechte te veel. Met de hulp van de lokale parlementairen menen zij er iets te moeten aan doen. Van deze 128 vergunningen beschikt Frankrijk er over 52. Eén van de redenen waarom Denemarken onder meer „neen” zegde, is het weigeren van 7 Deense vergunningen in de Shetlands.

Voor de voorzitter van de nationale Britse Visserijfederatie Austen Laing, is de Britse diepzevisserij nog altijd het kind van de rekening, omdat de diepzevisserij er zeer bekaaid uit komt in verband met bilaterale overeenkomsten met derde landen, terwijl anderzijds de diepzevis-

serij slechts in bepaalde jaarseizoenen de pelagische visserij kan gaan uitoefenen in de Britse wateren, dit op makreel en eventueel haring. Sinds 1976, einde van de Britse IJslandvisserij, is het inderdaad voor de Engelse diepzevisserij zeer de berg afgegaan. Austen Laing meent dan ook dat treilers van maximum 50 meter nu de meest aangepaste zijn. Het moet zijn dat de Nederlanders het nog altijd anders zien, getuige hun zeer recente nieuwgebouwde diepvriestrelers van meer dan 70 m.

Volgens een lokale parlementair van het Kanaaleiland Jersey, zal het nieuw visserijbeleid de bescherming van de visserij voor de Kanaaleilanden moeten inhouden (Guernsey en Jersey), zoniet zou de lokale regering zich kunnen verplicht zien de eigen visserij te moeten reglementeren. Betrokken heer Norman Le Brocq vergeet echter, dat Jersey zich aldus omgekeerd ook buiten de EEG zou zetten, hetgeen eveneens voor de grote kusttreilers van Jersey, zeer onwelkom zou zijn.

Volgens de directeur van één van de grootste visverwerkingsbedrijven uit Denemarken, de Skagerrak Fiskeeksport gevestigd te Hirtshals, zijn de Denen ten eerste ontgoocheld over de houding van de partners uit de EEG in verband met het vooropgesteld visserijbeleid. Zij zijn in het bijzonder gebeld op de Britten, die niets willen toegeven aan Denemarken. De Britse vissersvaartuigen die hun lading komen afzetten in Deense havens werden tot nog toe altijd zeer

goed ontvangen en genoten de beste „service”, aldus deze woordvoerder, maar dat zou kunnen omslaan! We noemen dit onverholven chantage. Ze mogen tevreden zijn dat ze daar willen komen.

Ook de Belgische visserij zou iets meer uit de kan gehaald hebben dan er vroeger in zat voor ons. Als wij echter met het weinige dat ons toegemeten wordt, rond komen, dan is het ook wel omdat onze vloot in het laatste tiental jaren beduidend kleiner geworden is en, niettegenstaande de nieuwe treilers, niet aan vangstcapaciteit gewonnen heeft. Denken we in dit verband maar eens aan de vroegere grote aanvoer van IJslandvis, door eigen vloot, wanneer er minstens drie à vier per week de haven van Oostende aandeden.

„HET VISSERIJBLAD”

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

SPOREN VAN OLIEVERVUILING IN VIS EN DE PERS

RECHTZETTING DOOR DE DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

In een artikel verschenen in onze vorige uitgave van 12 november '82 hadden wij het over de onmogelijke dwaze en verkeerde voorstelling van de inhoud van een studie van de hand van de heer Ir. Van Damme, verbonden aan het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende, en waar de correspondent van een dagblad de vis in opspraak bracht.

Deze F.V. die verbonden is voor het gewest aan een nationaal dagblad vond niet beter dan in grote opmaak bovenaan zijn artikel de hoofding te laten verschijnen „SPOREN VAN OLIEVERVUILING IN DE VIS”. We wezen verleden week reeds op het feit dat vele mensen slechts een dagblad lezen via de titels van de artikelen en anderzijds dat een titel de konklusie van de inhoud moet weergeven.

Ook het Rijksstation voor de Zeevisserij uit Oostende, in het algemeen en de heer Ir. Van Damme in het bijzonder, vonden dit te gortig en hebben thans in het betrokken dagblad een rechtzetting gepubliceerd waarvan de inhoud tekstueel als volgt luidt:

„In uw blad van 10 nov. jl. werd de publikatie van ir. K. Vandamme over de aanwezigheid van alkanen in kabeljauw, bot en haring van de Belgische kustwateren, via de titel „Sporen van olie vervuiling in de vis” volledig in een verkeerd daglicht gesteld. Het ministerie wenst er op te wijzen, dat de conclusies van het onderzoek helemaal niet alarmerend zijn inzake de sporen van olie vervuiling in vis en visserijprodukten.

Daarenboven is er van schadelijke gevolgen voor de gezondheid geen sprake. Een aandachtig lezer van het artikel zal zelf wel tot deze besluiten zijn gekomen.”

Deze terechtzetting bevestigt dus wat wij zelf onmiddellijk aangevoeld en geschreven hebben, namelijk, dat het een domme en dwaze titel was, titel die het meest blijft ook bij de lezer hiervan. F.V. is in dit geval niet aan zijn proefstuk en hij zou zijn blad in het algemeen en de visserij in het bijzonder ten eerste van dienst zijn geweest, had hij bv. getiteld: „Vis nog altijd één van de zuiverste voedingsprodukten” zoals de inhoud van het artikel dit trouwens aanduidt.

In een repliek op de rechtzetting vanwege de Dienst voor de Zeevisserij, gaat het betrokken blad zover om beroep te doen op de intelligentie van haar lezers die aan de hand van het verschenen artikel wel het omgekeerde van wat de titel bevat, zullen gekonkludeerd hebben! Povere en nietszeggende verdediging om toch een begane fout door hun medewerker F.V. niet te moeten toegeven.

Trouwens F.V. is in dit verband niet aan zijn proefstuk en we kunnen hier gerust nog enkele staaltjes van voorleggen waar de sensatie het op de objectiviteit haalt.

En zeggen dat zo'n dagbladschrijver al zijn inlichtingen bij de Rederscentrale haalt, die zeker goed had gedaan, dit artikel en die journalist ook terecht te wijzen.

FRANS VISSERS - VAARTUIG NA AANVARING VERGAAN

In omstandigheden, nog niet gans duidelijk uitgemaakt, had zaterdagmiddag rond 17 uur ter visserij in het Kanaal tussen de Z.53 „Van Eyck”, toebehorende aan reder Freddy Depape van Heist en het Frans vissersvaartuig „Virgo Sancta” van Boulogne een aanvaring plaats welke aanleiding gegeven heeft tot zware schade, waardoor het Frans vissersvaartuig 6 uur later zou gezonken zijn.

Uit inlichtingen in ons bezit, lag de Z.53 stil en is de aanvaring gebeurd ter hoogte van de Passerelle-bank, dus in de monding van het Nauw van Kales.

De bemanning van de Z.53 zou het vistuig aan het herstellen zijn geweest, terwijl de Z.53 er achteraan door de Fransman zou aangevaren zijn, waardoor ook de Z.53 schade zou berokkend zijn.

Nadat de Z.53 hulp zou verleend hebben, zou een Frans vrachtschip de „Virgo Sancta” vervoege hebben om het verder op sleep te nemen naar Boulogne.

De aanvaring zou op ongeveer 50 à 60 mijl van Boulogne hebben plaats gehad en het schip zou vervolgens rond 13 uur, dus zes uur later gezonken zijn.

Dat de Fransen de Belgische schipper bij kalm weder en goed zicht stilliggend, verantwoordelijk stellen, is het gewone liedje.

De Z.53 is verder zijn visserij gaan bedrijven en zal volgende week maandag een Belgische haven aandoen.

De schipper van de Z.53 is Gilbert Sekeet uit Blankenberge.

DE BOUW VAN SCHEPEN IN ONS LAND

Langzaam maar zeker komt er schot in de nieuwbouw van vissersvaartuigen.

Niet alleen zijn de werven langs de kust voor vissersvaartuigen voor het jaar 1983 bezet, zo het fonds van de marine en de N.M.K.N. de kredieten op 80 à 85% blijven behouden, maar ook bij de koopvaardij en kustvloottankers begint er leven in te komen.

Vóór enkele dagen werden tussen de scheepswerf Fulton Marine te Ruisbroek (Puurs) en de Antwerpse reder G. Somers een overeenkomst getekend voor de bouw van een kusttanker van 100 m. lengte, 1.600 bruto ton, welke zal voorzien worden van een ABC-dieselmotor met een afgesteld vermogen van 1.500 pk.

Op de werf Roger De Graeve te Zeebrugge is de bouw aangevangen van een vissersvaartuig van 35 m. lang, 8,5 m. breed en 4,60 m. diep voor de gebrs. Rappé, zijnde de rederij Noordhinder.

Het vaartuig zal de Z.90 „Oosthinder” zijn, welke men schikt vóór Pasen te water te laten.

Achteraf is op deze werf nog een derde bestelling voor rekening van Medard Vantorre.

Op de werf van de Industrielle des Pêcheries te Oostende is de bouw aangevangen van een 36 m. treiler, te voorzien van een motor Bolnes

voor rekening van reder Frans Vanderveen en Flitser.

Bij de scheepswerf Seghers wordt waarschijnlijk een vaartuig van 23 m. lengte, voorzien van een motor ABC van 375 pk aangepakt.

Naar we vernemen zijn er nog een drietal konstrukties van vissersvaartuigen in bespreking.

Ook in de kustvisserij, de enige die nog goed hun brood verdienen, roert men zich.

Zo wordt voor de O.599 bij SCAP een nieuwe motor Mitsubishi ingebouwd voor rekening van Bogaert Luc en zal ook de rederij „Ranjo” op de O.470 niet alleen een nettenrol, maar ook de bokken plaatsen om het vaartuig meer rendement te geven.

LICHTE FUEL

Voor verkoop van lichte fuel heeft S.C.A.P. thans ook een verkoop ingericht, zodat men zich tot de H. Baelskaai 27 te Oostende, tel. 32.29.51 steeds mag wenden tussen 8 en 17 uur.

EEN NEDERLANDSE STAATSSEKRETARIS VOOR NATUUR- EN LANDSCHAPSBEHEER MAAR NIET VOOR VISSERIJ

Met de kabinetswissel in Nederland hadden toch velen uit het visserijbedrijf gehoopt, dat er nu wellicht eens een Staatssekretaris zou kunnen benoemd worden voor de visserij. Aan deze vrome wens van visserijkringen werd weer eens voorbij gegaan. Nochtans had men reeds van bovenuit het voorbeeld gegeven, want het is voor de eerste maal dat men in de EEG, na het overlijden van de vroegere EEG-commissaris voor landbouw en visserij, nu de heer Contogeorgis voor de eigen tak visserij benoemd heeft.

Nederland is ten slotte een land van een bepaalde betekenis voor de visserij, waaraan zich nog de binnenvisserij, de mossel- en oesterteelt aan toevoegt.

Tot nog toe heeft de visserij altijd de rol van assepoester toebedeeld gekregen bij het departement van landbouw, omdat de minister van landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, zich in de eerste plaats toespitst op de landbouw. In België met zijn relatief gezien, kleinere visserij, is dit nog meer het geval en vertikt men het aan dit ministerie een woordje toe te voegen en het Ministerie van Landbouw en Visserij te noemen.

Waar nu echter bij onze noorderburen in het kabinet plaats gevonden werd voor een afzonderlijk beheer voor natuur- en landschapsbeleid, aanzien de visserij-

kringen zich nu nog meer in de hoek geduwd. Zelfs de vorige minister van landbouw en visserij, de heer De Koning, had bij bepaalde gelegenheden laten blijken, dat men wel eens aan een afzonderlijk beheer voor de visserij zou mogen denken.

Dit is er dus voor de zoveelste maal niet gekomen, alhoewel de omzet in deze bedrijfstak bij onze burenen toch zowat rond de 27 miljard B.fr. schommelt, dit is twaalf tot dertien maal de Belgische omzet.

In Denemarken heeft men een visserijminister. In Noorwegen en in IJsland eveneens. In Groot-Brittannië valt de visserij wel onder de bevoegdheid van de Minister van Landbouw maar daar is toch een staatssekretaris voor de visserij aan toegevoegd.

In Frankrijk heeft men wel geen Minister voor de visserij, maar de visserij is toch los van het departement van landbouw en valt onder de bevoegdheid van een Ministerie van Zeezaken.

We menen dan ook dat de visserij in Nederland zeker tekort wordt gedaan en in elk geval wel belangrijker moet zijn dan een natuur- en landschapsbeheer, dat heel zeker meer verband houdt met landbouw dan dit voor de visserij het geval is.

Men vergeet daar zoals bij ons, te gemakkelijker, dat het visserijbedrijf miljarden deviezen aanbrengt voor het land.

NIEUWS UIT DE STEDELIJKE

VISSERIJSCHOOL TE OOSTENDE

Op zaterdag 11 december 1982 gaat het jaarlijks bal door van de Stedelijke Visserijschool te Oostende. De muzikale ambiance wordt verzorgd door Disco-Studio 62. Kaarten zijn reeds vooraf te bekomen op school alsook bij de opening om 20.30 u.

De opbrengst van het jaarlijks bal gaat naar de Oudleerlingenbond en Vriendenkring van de school, ten bate van alle leerlingen.

Zaterdag 18 december wordt het opnieuw een gezellige namiddag voor alle kinderen van de Oudleerlingen en Vrienden van de Stedelijke Visserijschool te Oostende. Op het kinderfeest welke doorgaat in de school (Mercatorlaan 15) worden zowel de kinderen als de ouders door de heer De Block, directeur, en de heer Vieren, voorzitter oudleerlingenbond, ontvangen om samen een aangename namiddag door te brengen ten voordele van de jeugdigen. Alle kinderen van 3 tot 11 jaar ontvangen tevens een mooi geschenk van de Bond ter Verdediging van het Officieel Onderwijs.

Opening der deuren: 14.30 u.

Het wordt beslist een sportief jaar voor de leerlingen van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” te Oostende.

Een nieuwe voetbalploeg werd opgericht welke onder leiding van enkele sportieve en initiatiefrijke leraars reeds meerdere wedstrijden op vriendschappelijke basis achter de rug heeft. Alle begin is moeilijk en overwinningen met klank zaten er nog niet in doch mits wat meer oefening wordt het wel doelpunten maken. Het voornaamste is wel dat de jongens van de Visserijschool zich op sportief gebied kunnen meten met hun leeftijdgenoten uit andere scholen uit Oostende wat beslist ten goede komt aan de goede kameraadschappelijke sfeer.

De Oudleerlingenbond S.V.O. schonk een stel truitjes ten voordele van de voetballers.

Vrijdag 19 november worden alle ouders van de leerlingen van de Stedelijke Visserijschool vanaf 19 uur tot 20 uur uitgenodigd om te komen spreken met directie en leerkrachten van de school. Rapporten en vorderingen der leerlingen kunnen kritisch onder de loupe genomen worden zodat de ouders voortdurend op de hoogte kunnen blijven van de prestaties van hun kinderen.

BAL VAN DE VISSERIJSCHOOL „PASTER PYPE”

De Vriendenkring van de visserijschool Paster Pype te Oostende organiseert op zaterdag 27 november in de zaal V.T.I. aan de Duivenhokstraat te Oostende een jaarlijks wekerend bal met daaraan verbonden een grote tombola met leuke prijzen. Een kaart met vijf nummers kost slechts 25 fr. en is verkrijgbaar bij de leden van de Vriendenkring.

Allen dus zaterdag, gewapend met wat loten, naar het bal van de Vrije Visserijschool. De deuren gaan open vanaf 20.30 u.

VOOR ZEEBRUGGE WORDT 1982 EEN SLECHT JAAR

Zeegoederentrafiek nu reeds met 32% achteruit

Zoals reeds gemeld is tijdens de eerste negen maanden van dit jaar het Zeebrugse maritieme goederenverkeer met ruim 3.232.000 ton of 32% teruggelopen ten opzichte van de overeenstemmende periode van 1981. Met uitzondering van de bouwmaterialen en de carferrygoederen zijn alle grote zeetrafieken er achteruitgegaan.

Vooral de petroleumimport kreeg een harde klap met de sluiting van de Gentse Texaco-raffinaderij in januari laatstleden.

Deze algemene achteruitgang blijkt onmiddellijk uit het overzicht van de havenbeweging. Op de bulkschepen na, voeren alle scheepstypes in kleiner aantal de haven binnen. Globaal betekende dit een verlies van 397 eenheden of 5,6% ten opzichte van de overeenstemmende maanden van vorig jaar:

Havenbeweging 1-9/1982	Aantal	Evol.
Containerschepen	469	- 12 %
Treinferries	247	- 45 %
Carferries	3.922	- 4,4 %
Olietankers	247	- 14 %
Bulkschepen	1.621	- 6,8 %
TOTAAL	6.506	- 5,6 %

Olietrafieken met ruim 3 miljoen ton geslonken

Sinds 18 januari 1982 ligt de Gentse Texaco-raffinaderij stil. Dit heeft uiteraard zijn weerslag op de aanvoer van «crude» aan de Zeebrugse olieterminal. Aldus beloopt het verlies reeds 3 miljoen ton voor de eerste drie kwartalen van dit jaar.

De geraffineerde producten boeken evenwel een lichte winst bij aanvoer, maar lijden verder verlies bij afvoer. Aldus samengevat in volgende tabel:

Olietrafieken 1-9/1982	Aanvoer t	Afvoer t
Ruwe aardolie	245.377 (-91 %)	—
Petroleumder.	360.292 (+5,1 %)	135.520 (-14 %)

Steenkolentrafieken vooral bij afvoer regressief

Ook de trafieken van vaste brandstoffen boerden achteruit in de Zeebrugse haven. Ondanks de nieuwe Engelse lijndienst was de aanvoer van steenkolen verlieslatend. Bij afvoer noteerden wij de verdwijning van de steenkolentrafiek op Engeland terwijl de cokesladingen gevoelig slinken.

Globaal bekeken gingen de trafieken van vaste brandstoffen met ruim 178.000 ton achteruit gedurende de eerste negen maanden van dit jaar. Aldus geresumeerd:

Vaste brandstof. 1-9/1982	Aanvoer t	Afvoer t
Steenkolen	244.545 (-10 %)	— (-100 %)
Cokes	6.408 (+211 %)	98.626 (-64 %)
TOTAAL	300.953	98.626 (-30 %)

Bouwmaterialen en landbouwprodukten slechts bij aanvoer winstgevend

Wat nu de andere trafieken van droge bulkcladingen betreft, bemerken we dat de bouwmaterialen en de landbouwprodukten slechts bij aanvoer winstgevend zijn. Met uitzondering van Oostende is dit trouwens een algemeen verschijnsel voor de Belgische zeehavens. Ook de trafieken van chemische produkten zijn voor het ogenblik overal in volle expansie en dit is ook het geval te Zeebrugge alhoewel de aan- en afgevoerde hoeveelheden hier zeer bescheiden zijn:

Bulkgoedereg 1-9/1982	Aanvoer t	Afvoer t
Bouwmater.	1.408.706 (+19 %)	890 (-96 %)
Landbouwprod.	211.640 (+89 %)	141.525 (-9 %)
Chemische prod.	30.425 (+2 %)	12.138 (+20 %)

Stukgoedtrafieken alleen bij carferrygoederen expansief

Qua stukgoederen noteren wij vooreerst een algemene achteruitgang van de containergoederen. Het verlies aan O.C.Z. en Shortsea Terminal samengenomen beloopt zowat 360.000 ton t.o.v. de overeenstemmende periode van 1981. Ook de treinferrylijn op Harwich is verlieslatend (voor circa 110.000 ton). Alleen de carferrygoederen van de andere Kanaaldiensten boeken winst en dit bedraagt nagenoeg 216.000 ton in globo.

Stukgoederen 1-9/1982	Aanvoer t	Afvoer t
Treinferrygoed.	63.096 (-47 %)	189.480 (-19 %)
Carferrygoed.	1.181.749 (+3 %)	1.625.214 (+11 %)
Containergoed.	674.725 (-16 %)	712.990 (-24 %)

Zeebrugse maritieme goederentrafiek in globo met 32% of 3,23 miljoen ton achteruit

Overzichtelijk beschouwd gaat de globale aanvoer met 2.815.745 ton of 41% achteruit. Voor dit verlies zijn dus de trafieken van ruwe aardolie, steenkolen, ro/ro- en containergoederen in hoofdzaak verantwoordelijk.

Bij afvoer bedraagt het globale verlies 416.323 ton of 12%. Petroleumderivaten, cokes, container- en treinferrygoederen boeken immers veel minder ladingen dan vorig jaar. Wat nu de absolute cijfers betreft:

Zeebrugge 1-9/1982	Absolute hoeveelh.	Evolutie
Aanvoer	4.040.387 t	-41 %
Afvoer	2.584.571 t	-12 %
TOTAAL	6.894.958 t	-32 %

De balans van de Zeebrugse zeegoederentrafiek staat derhalve afgetekend in het rood t.o.v. de eerste 9 maanden 1981. Verwacht wordt dat de jaarbalans 1982 amper de 9 miljoen ton zal bereiken, wat nagenoeg 1/3 minder zal zijn dan het vorige jaar. Warempel een slecht jaar voor onze Noordzeepoort!

STEUN VOOR VISKWEKERIJEN IN DE GEMEENSCHAP

Door het Brits Europees parlamentslid „Sir John Stewart” werd aan de Commissie vragen gesteld in verband met het bekomen van steun voor de viskwekerijen. Tot nog toe werd hierop geen antwoord door de Commissie verschaft, maar ten gerieve van onze lezers geven we toch de gestelde vragen weer.

Betreft: Steun voor viskwekerijen in de Gemeenschap

Kan de Commissie bijzonderheden verstrekken over eventuele beschikbare steun voor het bevorderen van het kweken van vis in de Gemeenschap, met name:

1. Hoeveel steun is potentieel beschikbaar?
2. Hoeveel steun is daadwerkelijk in het afgelopen financiële jaar verstrekt?
3. Welke regio's van de Gemeenschap komen voor dergelijke steun in aanmerking en welke om welke redenen juist niet?
4. Zijn bepaalde soorten viskwekerijen speciaal van dergelijke steun uitgesloten en waarom?
5. Komen bepaalde mariene levensvormen in het bijzonder in aanmerking voor steun en zijn andere juist uitgesloten?
6. Beoogt de Commissie enige uitbreiding of inkrimping van de steun aan de viskwekerijsector in de toekomst?

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

Balans van eerste 9 maanden 1982

Oostendse zeegoederentrafiek bijzonder expansief (+ 20%)

In de handelshaven van Oostende boekt de maritieme goederenafvoer dit jaar merkwaardige cijfers. De chemische produkten van het UCB-bedrijf, de ro/ro-goederen van de Schiaffinoliën op Dover en de veevoedertrafiek van de nieuwkomer Belgian Port Operators zijn er in die mate expansief dat het globale exportcijfer ruim verdubbeld is t.o.v. de overeenstemmende periode van 1981.

In absolute cijfers bedraagt de meerwaarde bij afvoer 206.660 ton. Dit betekent een merkwaardige groeivoet van 108%. Deze uitzonderlijke prestatie werd verwezenlijkt door 1.127 uitvarende koopvaardijsschepen, dit is 14% meer dan tijdens dezelfde periode van vorig jaar.

Uitzonderlijk afvoercijfer hoofdzakelijk aan drie trafieken te danken

Zoals in onze inleiding geciteerd hebben voornamelijk drie trafieken tot deze merkwaardige expansie bijgedragen. In eerste instantie de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn op Dover, die 162.200 ton (+ 80%) winnen dank zij het inleggen van een tweede trailerschip sedert het begin van dit jaar.

Vervolgens zijn er de chemische produkten van het UCB-bedrijf van Zandvoorde, die hun ladingen, hoofdzakelijk bestemd voor de Westduitse havens, met zowat 21.800 ton (+ 43%) opdrijven. Komt tenslotte de veevoederexport naar Noord-Afrika verzekerd door Belgian Port Operators, een nieuwkomer in de Oostendse handelshaven. Hier bedraagt de winst 23.830 ton, wat een verdrievoudiging van de trafiek betekent.

Deze drie hoofdtrafieken, samen met de kleinere trafieken van landbouwprodukten, schroot en zetmeel, hebben in globo 397.245 ton ladingen geboekt, hetzij 206.660 ton of liefst 108% meer dan tijdens de overeenstemmende 9 maanden van 1981. Hier volgen de absolute hoeveelheden geboekt tijdens de beschouwde periode:

Afvoer 1/9/1982	Absolute hoeveelheden in ton	Evolutie in %
Ro/ro-vracht	275.740	+ 80
Chemische prod.	71.247	+ 43
Veevoeder	36.621	+ 183
Diverse	13.637	—
Totaal	397.245	+ 108

De andere aanvoertrafieken boeken dus winst en in de eerste plaats de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn uit Dover. De meerwaarde belooft 91.600 ton (+ 92%), wat bijna een verdubbeling betekent van de lossingen. Sinds de inhuldiging van deze vrachtlijn, medio 1979, is de trafiek er constant op vooruitgegaan en zijn de globaalcijfers van het Oostendse zeegoederenverkeer, dan ook gevoelig gestegen.

Verder noteren we winst bij de chemische produkten met 23.000 ton (+ 16%), de houtsoorten met 2.995 ton (+ 38%) en de petroleumderivaten met 7.000 ton (+ 4%). Merken we hierbij op dat laatstgenoemde aanvoertrafiek — bijzonder onderhevig aan de conjunctuurevolutie — voor het eerst sinds jaren opnieuw expansief is.

Aldus samengevat:

Afvoer 1/9/1982	Absolute hoeveelheden in ton	Evolutie in %
Bouwmaterialen	533.896	— 12
Ro/ro-vracht	190.320	+ 92
Petroleumder.	168.170	+ 4
Chemische prod.	161.005	+ 16
Houtsoorten	10.556	+ 38
Diverse	11.753	—
Totaal	1.075.700	+ 4,4

Oostendse zeegoederentrafiek in globo met 252.770 ton of 20% omhoog

Wij resumeren nu even de geboekte resultaten voor de eerste drie kwartalen van dit jaar. Aldus zagen we dat het maritieme exportcijfer met 206.660 ton (+ 108%) toenam en het aanvoercijfer met 46.110 ton (+ 4,4%). In globo betekent dit een meerwaarde van 252.770 ton voor de Oostendse handelshaven, hetzij een merkwaardig groei ritme van 20%.

Even samengevat:

Afvoer 1/9/1982	Absolute hoeveelheden in ton	Evolutie in %
Aanvoer	1.075.700	+ 4,4
Afvoer	397.245	+ 108
Totaal	1.472.945	+ 20

Met uitzondering van de bouwmaterialen waren alle grote zeetrafieken zowel bij aan- als afvoer expansief en meer bepaald de ro/ro-trafieken van de Schiaffino Ferries en de chemische produkten verwerkt in het UCB-bedrijf van de Oostendse havenzone.

GEEN JACHTHAVEN IN HET ZWIN

Aan de hand van een vraag in de Vlaamse Raad gesteld door de heer Daen Vervaeke of er nu een jachthaven komt in het Zwin, heeft de heer Ackermans de verzekering gegeven dat er geen jachthaven zal komen in dit beschermd gebied.

Er bestaan inderdaad plannen om op een uitgestrekt terrein in het Zwin op meer dan 30 ha. een jachthaven aan te leggen voor mondaine jachten, in vervanging van een geplande jachthaven buiten de oostelijke havendam van Heist. Het gewestplan voorziet dit echter niet en men zou dus eerst het gewestplan dienen te veranderen. Het is anderzijds duidelijk dat dit met reden op geweldige tegenkanting zou stoten vooral vanwege de milieuverenigingen. Verder vragen wij ons ook af van waar de kredieten voor de uitvoering van dergelijke jachthaven zouden dienen te komen. Dat men maar eerst aan een betere visserijhaven te Zeebrugge denkt, in plaats van tegemoet te willen komen aan de verzuchtingen van selecte gezelschappen.

Jachthavens zijn tegenwoordig de tegenhanger van de kampings. Het is meer een goedkope vorm van verblijf in de zomermaanden en gedu-

rende de week-ends. Van veel van de jachtbewoners blijft er alleen het afval en het vuil over voor de stad of gemeente die jachten herbergt. Men zou best wat meer belangstelling voor de visserij betonen, voor wie de jachten zeer hinderlijk zijn, zowel wat de meerplaatsen als wat de manoeuvreerruimte betreft. Hierbij komt nog dat de zeer licht opgevatte bouwkonstruktie van de jachten, reeds bij een eenvoudig contact met de romp van een vissersvaartuig, schade op te lopen, die de eigenaars van de jachten, waarvan velen hun jacht weken onbeheerd laten liggen, dan trachten te verhalen op de reder of schipper van de vissersvaartuigen, zoals te Zeebrugge.

★ ★ ★

In laatste instantie vernemen we nog dat de Vlaamse Regering na tussenkomst van de gemeenschapsminister P. Akkermans, akkoord gaat dat er in het gebied van het Zwin GEEN jachthaven mag komen. Het Gewestplan Brugge-Oostkust laat dit niet toe. Eerst zou dus het Gewestplan dienen gewijzigd worden en dat ziet men niet zitten, niettegenstaande druk van bepaalde zijde.

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

ALLERLEI

■ De opperpriester van de Moon-sekte in Amerika heeft sinds enkele jaren een gedeelte van het door hem vergaarde geld in de visserij gestoken. De Moonsekte beschikt thans reeds over een eigen visserijvloot en eigen verwerkingsbedrijven. Of er zoveel zal binnenkomen uit deze nieuwe activiteit als uit de kollekten, betwijfelen we toch erg. Wel is geweten dat de Moon-aanhangers voor hun werk ten voordele van de sekte in het algemeen en de opperpriester in het bijzonder, onderbetaald worden, dit voor hun zieleheil. Ge moet het maar kunnen!

BELIARD-FLANDRES INDUSTRIES TE DUINKERKE IN MOEILIKHEDEN

Het is niet alleen bij ons dat talrijke bedrijven in financiële moeilijkheden geraken tengevolge van de zware lonen en vooral ook sociale lasten, maar ook in Frankrijk, waar de nieuwe regering de Staatsspaarcentjes van vroeger aan het opdoen is, stakingen er een regel zijn en de werkgelegenheid krap.

De zustermaatschappij Beliard heeft ook al met deze moeilijkheden af te rekenen.

Het wordt tijd dat de opruiers zijnde syndikale bonzen, die niets te verliezen hebben, daar zij veel meer bezitten, bij opruïngen correctioneel vervolgd worden.

De Antwerpse Lloyd schrijft dienaangaande het volgende:

Het in Duinkerke gevestigde scheepsherstellingsbedrijf Beliard-Flandres Industries heeft de boeken neergelegd. Hoewel deze ontwikkeling niet helemaal onverwacht is heeft het voor heel wat deining gezorgd in de vakbondskringen.

Bijna 60% van de activiteiten van deze Duinkerke onderneming hadden betrekking op het herstel en onderhoud van buitenlandse schepen. Naast het bedrijf is er in de Noordfranse haven echter nog een tweede herstellingswerf actief, namelijk de Atelier français de l'Ouest, een dochteronderneming van Dubigeon Normandie uit Nantes, die eveneens belangrijke filialen bezit in Le Havre, Brest en St. Nazaire. Ook deze groep heeft het moeilijk, temeer omdat Dubigeon Normandie op het punt staat geïntegreerd te worden in een scheepsbouwgroep samen met

de Chantiers de l'Atlantique, in het kader van een herstructureringsplan van de sector die door de Franse overheid is opgemaakt.

De voornaamste aandeelhouders van Beliard-Flandres Industries zijn de Beliardgroep, die een meerderheidsparticipatie heeft, en France-Dunkerque, die een aandeel van 30% bezit.

Omdat een eerste herstructureringsplan van de Franse overheid, gebaseerd op B.-F.I. niet meer haalbaar bleek wordt er nu aan gedacht de rationalisatie uit te voeren rond AFO, wat er op neer zou komen, dat de hele scheepsherstellingssector te Duinkerke op termijn volledig genationaliseerd zou kunnen worden. Het is niet zeker, dat dit de goede oplossing zal blijken.

In de maritieme kringen te Duinkerke wordt algemeen aangenomen, dat B.-F.I. op financieel vlak te zwaar gehandicapt was als gevolg van de leningen die enkele jaren geleden werden opgenomen om een groot droogdok te bouwen. Omdat het op dit ogenblik niet meer mogelijk is om leningen aan te gaan moet er naar een andere oplossing gezocht worden, die echter niet noodzakelijk de weg moet opgaan van een fusie tussen beide Noordfranse scheepsherstellingsbedrijven. Als andere mogelijke reddingsoperaties zou er sprake kunnen zijn van een eventueel consolideringsmaneuver vanwege Mercantile Beliard, op voorwaarde, dat zij er een meerderheidsparticipatie in zou hebben.

In feite staan nog alle opties open en zal er rekening moeten gehouden worden met de onderhandelingen, die op het ministerie van het Zee- en Viszaken in Parijs plaats zullen vinden.

ALLERLEI

■ Visolie zal binnen kort de hoofdgrondstof worden voor het maken van plastiekstof. Tot nog toe gebruikte men als basisgrondstof ruwe petroleum. Door het aanwenden van visolie zouden de produktiekosten minstens met de helft kunnen gedrukt worden. Wij vrezen echter dat hierdoor een nieuwe impuls zou kunnen gegeven worden voor visserij voor vismeeldoeleinden, terwijl deze visserij in veel gevallen aan de oorzaak ligt van overbevissing en pufvisserij.

■ Door de zeer begrensde opname van de eigen visverwerkende bedrijven van het Franse Lorient en omgeving, voor wat de koolviskampagne van de Bretoense industriële vloot betreft, heeft men onderhandelingen aangegaan met Bremershaven om daar een groot gedeelte van de Franse aanvoer in de afslag aan te bieden. Voor de tewerkstelling in de streek van Lorient valt dit natuurlijk niet mede. De Franse rederijen kunnen het echter niet wagen hun vis onverkocht te zien staan in de Franse havens. Bremershaven biedt zekerheid en de prijzen liggen er ook hoger dan in eigen land. De afgang en afbouw van de eigen Franse visverwerkende nijverheid is ook wel voor een goed deel aan de bemoeizucht en het ingrijpen van de syndikaten te wijten. We herinneren ons nog, dat schepen half gelost bleven liggen omdat de syndikaten weigerden overuren te laten presteren door hun leden!

■ De „KG 4“ uit het Nederlandse Kortgene bracht een haringhaai binnen van bijna 5 meter lang met lange staartvin. Het beestje woog zo wat 400 kg en werd in de afslag verkocht voor circa 3.250 B.fr. of nog niet eens 10 fr. het kg. Het is duidelijk dat er geen bepaalde markt is voor deze vis, en omdat anderszids als kuriositeit in een etalage te plaatsen, daar zal wel bij velen geen voldoende ruimte voor zijn.

AANVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN IN BELGISCHE HAVENS IN SEPTEMBER 1982 Periode 1980-1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	50.397	1.671.780	33,17	71.047	2.080.470	29,28	27.149	1.135.967	41,84
Andere schelvis	118.734	2.883.987	24,29	142.391	3.327.582	23,37	191.189	5.860.167	30,65
Kabeljauw — verre viss.	4.634	218.980	47,26	18.760	913.280	48,68	8.182	508.945	62,20
Andere kabeljauw	546.367	20.891.046	38,24	511.049	22.286.660	43,61	458.044	22.073.719	48,19
Koolvis	199.978	5.691.440	28,46	43.206	1.233.860	28,56	18.397	641.073	34,85
Wijting	136.646	3.412.768	24,98	143.548	3.173.416	22,11	106.693	3.351.974	31,42
Schol	514.335	11.828.844	23,00	478.822	14.914.862	31,15	620.324	21.771.676	35,10
Roggen	117.806	5.086.060	43,17	118.961	5.411.280	45,49	132.967	6.869.968	51,67
Noorse schelvis	72.301	2.884.670	39,90	63.376	3.005.257	47,42	9.393	606.418	64,56
Andere	441.159	21.660.296	49,10	443.613	24.182.281	54,51	486.660	30.823.984	63,34
TOTAAL	2.202.357	76.229.871	34,61	2.034.773	80.528.948	39,58	2.058.998	93.643.891	45,48
b. Tong	133.323	30.064.120	225,50	161.508	39.453.294	244,28	176.545	40.523.668	229,54
TOT. DEMERSALE VIS	2.335.680	106.293.991	45,51	2.196.281	119.982.242	54,63	2.235.543	134.167.559	60,02
2. PELAGISCHE VIS	2.207	31.140	15,36	1.851	31.525	17,03	3.222	43.127	13,39
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	190.738	10.600.379	55,58	166.334	10.460.162	62,89	319.009	13.021.455	40,82
Noorse kreeft	117.260	9.142.010	77,96	109.018	8.623.695	79,10	86.365	8.930.251	103,40
Overige	83.791	1.756.238	20,96	91.112	2.220.667	24,37	116.996	4.030.424	34,45
TOT. SCHAAL/WEEKD.	391.789	21.498.627	54,87	366.464	21.304.534	58,14	522.370	25.982.130	49,74
ALGEMEEN TOTAAL	1.729.496	127.823.758	46,83	2.564.596	141.318.301	55,10	2.761.135	160.192.816	58,02

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MAANDAG 15 NOVEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	19	607	—	2.072.680
NOORD				
O.83	18	300	1.332	1.066.331
WEST				
O.243	12	216	—	412.161
KANAAL				
N.36	12	215	2.915	1.431.236
WEST				
N.172/788	5	150	—	394.006
NOORD				
Z.502	11	143	—	418.006
WEST				
N.736	12	65	—	202.574
N.738/346	3	98	—	260.068
KANAAL				
Z.499	21	183	1.941	1.098.640

WOENSDAG 17 NOVEMBER 1982

KANAAL				
Z.583	20	231	2.123	1.328.393

Verwachtingen

VERWACHTINGEN

MAANDAG 22 NOVEMBER

IJSLAND: O.317 (400 m ttz. 200 bonen, 50 kab-gul, 50 kools, 50 schelvis en totten, 50 varia)
 KANAAL: Z.34 - O.229
 WEST: O.134 - O.274 - O.114 - O.285 - N.706 - N.723
 NOORD: O.118 - O.705

DINSDAG 23 NOVEMBER

IJSLAND: IJslandse cargo met 2755 manden, ttz. 2600 bonen, 100 leng, 30 stuks heilbot, 25 varia
 KANAAL: O.518

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 12 NOVEMBER 1982				
Z.509 KRP	200	75	10	421.394
Z.99 W	2.000	150	10	1.195.640
Z.331 W	100	35	5	127.890
Z.554/560				124.120
Z.578/580				117.096
				1.986.140

MAANDAG 15 NOVEMBER 1982

Z.402 KRP	—	55	10	361.355
Z.584 N	200	250	14	767.480
Z.483 N	650	230	14	710.870
Z.519 N	700	200	14	824.780
Z.126 N	400	230	14	867.645
B.5 W	2.500	270	14	1.443.495
Z.12 K	200	15	4	103.290
Z.564 W	600	40	—	398.590
Z.30 N	1.200	210	14	1.217.668
Z.403/501 K				57.660
Z.554/560 K				117.720
				6.870.553

DINSDAG 16 NOVEMBER 1982

Z.500	100	10	2	72.510
Z.431	100	20	4	278.270
Z.60	700	500		2.033.322
Z.512	500	35		252.940
Z.596	100	120		753.700
Z.418	500	280		1.199.770
Z.510	—	120		556.535
Z.578/580				122.640
				5.269.687

WOENSDAG 17 NOVEMBER 1982

Z.484 N	300	260	10	681.642
Z.471/472				154.820
				836.462

NIEUWPOORT

WOENSDAG 10 NOVEMBER 1982

VIS				
N.551	317 kg.			33.087 fr.
N.710	229 kg.			19.333 fr.
N.575	421 kg.			30.237 fr.
N.22	345 kg.			13.525 fr.
N.720	345 kg.			13.525 fr.

GARNAAL				
N.782	257 kg.			12.499 fr.
N.349	218 kg.			9.950 fr.
N.700	561 kg.			27.358 fr.
N.211	273 kg.			12.285 fr.

HARING				
N.346	750 kg.			11.550 fr.
N.738	750 kg.			11.550 fr.
N.172	1200 kg.			19.512 fr.
N.788	1200 kg.			19.513 fr.
N.88	775 kg.			12.529 fr.
N.590	775 kg.			12.529 fr.

Drie kustvaartuigen en één koppel gullevisers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 250 à 265 fr./kg en tong nr. 2 295 à 305 fr./kg. Voor de middensortering werden volgende prijzen genoteerd. Tong nr. 3 of bloktong aan 274 tot 285 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong aan 218 tot 244 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 186 à 198 fr./kg. en kleine tong 155 à 165 fr./kg. Grote tarbot haalde 298 à 315 fr./kg, middenslag tarbot 185 à 225 fr./kg, varia 180 fr./kg en griet 160 à 205 fr./kg. Grote pladijs bekwam 60 à 65 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 2750 à 3000 fr. de ben en visjes 1100 à 1500 fr. de ben. De marktprijs voor kabeljauw werd 3750 à 4000 fr. de ben en voor gul 2500 à 3500 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1800 à 2000 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 850 à 1000 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1500 à 1750 fr. de ben werd genoteerd. Vier garnaalvaartuigen losten samen 1309 kg garnaal, waarvan de prijs van 39 à 54 fr./kg varieerde. Eveneens werden 5450 kg haring aangevoerd tegen 16,20 fr. à 18,30 fr. het kg.

VRIJDAG 12 NOVEMBER 1982

VIS				
N.45	4.224 kg.			183.964 fr.
N.22	656 kg.			22.805 fr.
N.720	655 kg.			22.805 fr.
N.710	661 kg.			18.282 fr.

N.575	661 kg.	18.283 fr.
GARNAAL		
N.782	179 kg.	9.845 fr.
N.349	247 kg.	12.790 fr.
N.211	147 kg.	8.709 fr.
N.700	490 kg.	28.605 fr.

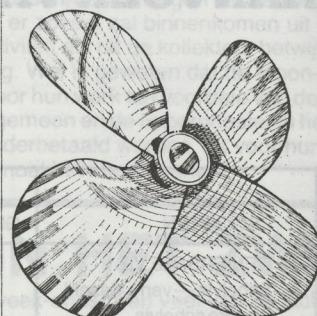
HARING				
N.172	1.985 kg.			31.465 fr.
N.788	1.985 kg.			31.465 fr.
N.88	1.425 kg.			22.250 fr.
N.590	1.425 kg.			22.250 fr.
N.346	243 kg.			3.589 fr.
N.738	242 kg.			3.589 fr.

Slechts één vaartuig van de West en twee koppels gullevisers losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Grote tarbot haalde 324 à 330 fr./kg, varia 160 fr./kg, staartvis 305 à 310 fr./kg en tongschar 80 à 105 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2000 à 2500 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2250 à 2500 fr. de ben en visjes tegen 1100 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4000 à 4700 fr. de ben geboekt en gul aan 3000 à 3750 fr. de ben, voor

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
 Mangaanbrons en
 nikkeraluminiumbrons



VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie

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

de voorkleine gul werd 2600 à 2850 fr. de ben betaald. Grote wijting bekam 1400 tot 1600 fr. de ben en kleine wijting 850 tot 1000 fr. de ben. Moerrög haalde 3500 à 3700 fr. de ben, tilten 3250 à 3400 fr. de ben en scherpsaarten 3000 à 3500 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 1100 tot 1250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 700 tot 850 fr. de ben. Voor doornhaai boekte men 40 à 42 fr./kg en voor knorhaan 1000 à 1300 fr. de ben. De aanvoer van garnaal bedroeg 1063 kg en werd verkocht tegen 45 à 62 fr./kg. Tevens losten drie koppels spanvissers 7305 kg haring waarvan de prijs varieerde van 14,80 fr. à 16 fr./kg.

ZATERDAG 13 NOVEMBER 1982

GARNAAL		
N.700	148 kg.	10.433 fr.

MAANDAG 15 NOVEMBER 1982

VIS		
N.88	2.688 kg.	112.393 fr.
N.590	2.689 kg.	112.393 fr.
N.22	496 kg.	33.562 fr.
N.720	496 kg.	33.562 fr.
N.551	568 kg.	62.351 fr.

GARNAAL		
N.349	274 kg.	14.630 fr.
N.782	178 kg.	8.424 fr.
N.700	432 kg.	20.095 fr.
N.221	364 kg.	17.074 fr.

Een vaartuig van de kust en twee koppels spanvissers losten op de maandagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 245 à 260 fr./kg, tong nr. 2 305 à 310 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 300 à 305 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 270 à 280 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 248 à 260 fr./kg aan en kleine tong tegen 196 à 200 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 230 à 270 fr./kg, varia 170 à 180 fr./kg en griet 180 à 220 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 65 à 75 fr./kg aangekocht, drieling of middenslagpladijs tegen 3500 à 3700 fr. de ben en visjes tegen 1750 à 1900 fr. de ben. Kabeljauw bekam 5800 à 6000 fr. de ben en gul 3400 à 4250 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 3360 à 3480 fr. de ben opgetekend. Grote wijting werd aan 2100 à 2600 fr. de ben geboekt en kleine wijting aan 1300 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1700 à 1800 fr. de ben en kleine zandschar 1200 à 1300 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1750 à 2000 fr. de ben werd geboekt. Eveneens losten vier garnaalvaartuigen hun vangst, de aankooprij varieerde van 38 tot 48 fr./kg.

DINSDAG 19 NOVEMBER 1982

GARNAAL		
N.211	330 kg.	11.690 fr.
N.700	492 kg.	18.400 fr.
N.349	384 kg.	17.132 fr.

HARING		
N.45W	8.850 kg.	124.290 fr.
N.597W	8.850 kg.	124.290 fr.

WOENSDAG 17 NOVEMBER 1982

VIS		
N.172	990 kg.	53.716 fr.
N.788	991 kg.	53.717 fr.
N.88	700 kg.	49.575 fr.
N.590	701 kg.	49.575 fr.
N.22	1.153 kg.	68.031 fr.
N.720	1.154 kg.	68.032 fr.
N.551	193 kg.	25.299 fr.

Op de woensdagmarkt losten drie koppels gullevissers en één kustvaartuig hun vangst. Tong nr. 1 en 2 kreeg 280 à 290 fr./kg. Bloktong of

tong nr. 3 werd tegen 307 à 310 fr./kg aangekocht en fruitong of tong nr. 4 tegen 286 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 260 à 280 fr./kg en kleine tong 215 à 220 fr./kg. Middenslag tarbot bekam 240 à 250 fr./kg, varia 180 à 190 fr./kg en griet 218 à 230 fr./kg. Grote pladijs werd aan 70 tot 75 fr./kg genoteerd, middenslag pladijs of drieling aan 70 tot 72 fr./kg en platjes aan 40 tot 42 fr./kg. Kabeljauw haalde 6000 à 6400 fr. de ben en gul 4500 à 5000 fr. de ben. Zelfs werd voor de voorkleine gul 4450 à 4600 fr. de ben neergepend. Grote wijting boekte men aan 2400 tot 3100 fr. de ben en kleine wijting aan 1650 tot 1800 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2400 à 2500 fr. de ben als marktnotering en kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben. De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een dure prijsnotering voor alle soorten en door een grote interesse vanwege de handelaars.

VISAANVOER

NIJEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
10 nov.	4		1.676	110.387
12 nov.	3		6.857	266.139
15 nov.	3		7.100	360.531
17 nov.	4		5.882	367.945

GARNAALANVOER

NIJEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
10 nov.	4	1.309	61.412	39	54	
12 nov.	4	1.063	59.949	45	62	
13 nov.	1	148	10.433	70	71	
15 nov.	4	1.248	53.953	38	48	
16 nov.	3	1.206	47.222	31	47	

HARINGAANVOER

NIJEUWPOORT

10 nov.	3	5.450	87.183	16,20	18,30
12 nov.	3	7.305	114.608	14,80	16,00
16 nov.	1	17.700	248.580	12,00	12,55

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.;
(5) Minimum; (6) Maximum.

STERKSTE BELGISCHE ZEESLEEPBOOT

Men schat dat de „President Hubert” die onlangs als sleepboot door de Unie voor Reddingen Sleepdienst uit Antwerpen in dienst genomen werd, niet alleen de grootste en sterkste Belgische zeesleper, maar wellicht de sterkste of één der sterkste ter wereld is.

Deze zeesleper werd gebouwd op een Nederlandse werf te Delft en kost zo maar de bagatel van 700 miljoen B.fr. terwijl dit thans meer dan één miljard zou zijn. Inderdaad, met de opwaardering van de gulden en de, intussen stijgende kosten zouden daar thans enkele honderden miljoenen meer bij te pas komen.

De „President Hubert” is iets over de 60 m. lang, 15 m. breed en heeft een diepgang van 6,5 m. Het is dus, aan de hand van deze cijfers gezien, een zeer stabiel vaartuig dat, dan ook in alle weersomstandigheden kan ingezet worden. Dit is natuurlijk van het grootste belang omdat het juist in moeilijke omstandigheden is, dat een zeesleper haar waarde moet laten blijken.

De hoofdmotor heeft een voortstuwingskracht van liefst 18 duizend PK.! waarbij wij natuurlijk

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

NEDERLAND

■ In de laatste week van oktober werd door Maaskant Machinefabriek uit Nederland, een visliervan van 20 ton aan boord van de kotter „H D 226 -Gilles Senior” geplaatst. Wat hierbij vooral om de deur kwam kijken is het feit, dat het de 700ste lier is die de werkplaatsen van Maaskant te Bruinisse verliet, waar reeds 34 jaren vislieren gebouwd worden. Een curiositeit zou waarschijnlijk wel de vergelijking tussen de eerste en de laatste visliervan zijn, die de werkplaats van Maaskant heeft verlaten.

onmiddellijk aan de brandstofrekening denken. Er kunnen 26 mensen aan boord genomen worden alhoewel de eigenlijke bemanning van de zeesleper slechts uit elf koppen bestaat.

De sleepboot zal voor opdrachten krijgen en tussenkomsten uitvoeren in olieboringen en bedrijfsactiviteiten, zoals onder meer door het verlenen van hulp aan schepen die pijpleidingen leggen. Het zal dus vooral ingezet worden als ankerbehandelingsschip. Het is duidelijk dat men geen dergelijke kapitalen zou investeren in een sleepboot moest deze aan geen behoefte beantwoorden. Binnenkort vertrekt het vaartuig voor het uitvoeren van zijn eerste opdrachten in het gebied van de Shetland-eilanden aan de Noordhoek van Groot-Brittannië.

De brug van het vaartuig bevindt zich vooraan evenals de accommodaties voor bemanning en personeel. De helft van het vaartuig is uitgerust als werkplatform. Het achterschip van het vaartuig is even breed als in het midden, zodat het werkplatform zeer ruim is en een grote oppervlakte beslaat.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	15 november	16 november	17 november
Lappen	279	.....	266 307
Grote	326	.....	353 355
3/4	245 255	.....	303 335
Bloktongen	199	.....	315
Vóór-kleine	192 199	.....	259
Kleine	158 162	.....	203
Slips	145	.....	182

ZEEBRUGGE

Grote	322 289	315 331	326
Bloktongen	333 353	361 384	384
Fruittongen	231 275	290 300	364
Schone kleine	171 228	266 295	329
Kleine	164 165	206 244	255 259
Tout petit	128 149	169 228	233
Slips	148 146	149 182	208

NIEUWPOORT

Tong I	245 260	.....	280 290
Tong II	305 310	.....	280 290
Tong III	300 305	.....	307 310
Tong IV	270 280	.....	286 290
Tong V	248 260	.....	260 280
Kleine tongen	196 200	.....	215 220

PLADIJS

OOSTENDE

	15 november	16 november	17 november
Platen	65	.....	64
Iek (groot-klein) ...	54	.....	51
Derde slag	47	.....	51
Platjes	40	.....	31

ZEEBRUGGE

I	50 62	60 62	43 58
II	48 50	52 54	50
III	42 49	52 54	48 51
IV	29 40	37 41	33 34
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	65 75	.....	70 75
Platjes	70 74	.....	70 72
Drielingen	35 38	.....	40 42

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 21.11 tot 27.11.82

De afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks worden afgeleid naar Dover E.D. :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 21 en 27.11.82

De treinpassagiers worden van D.E.D. naar Dover Priory gebracht per autobus.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 18.00, te 19.45, en te 23.59 u., behalve op 27.11.82
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 21 en 22.11.82
- Op 27.11.82 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.30 u. en te 05.15 u.
- Dagelijks te 06.45 u., behalve op 21.11.82

De afvaarten uit Dover Western Docks zullen vertrekken vanuit Dover E.D. :

- Dagelijks te 11.40 (1), te 15.30 (1) en te 19.10 u.
- (1) Treinpassagiers vanuit Londen worden van Dover Priory naar D.E.D. gebracht per bus.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 21.11.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 21 en 27.11.82
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 21 en 22.11.82
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 27.11.82

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 00.10 u., behalve op 21.11.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40 en te 13.50 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.35 en te 15.20 (2) u.

- (2) Trein-jetfoilreizigers vanuit Londen worden per bus vanuit het station Dover Priory naar D.W.D. gebracht.

FRANKRIJK

■ Een Franse treiler van 23 meter met een Poyaud-motor van 650 Pk, een breedte van 7,6 m. en 76 m³ koelruimte, begin 1982 in bouworder gegeven en thans afgeleverd, kostte 32 miljoen B.fr. Dezelfde treiler die een andere eigenaar in 1983 wenste gebouwd te zien bij dezelfde werf, zal echter bij aflevering 49 miljoen fr. kosten. Alhoewel uiterst gesofistikeerd uitgerust, met het schroef draaiende in een tunnel, waardoor brandstof bespaard wordt, met driekwart overdekt werkdek, is 17 miljoen prijsverschil toch enorm. Waarschijnlijk was de eerste prijs te laag berekend geweest. In elk geval zijn dit bouwprizen die voor de visserij praktisch niet meer haalbaar zijn.



EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	15 nov.		15 nov.		16 nov.		16 nov.		17 nov.		17 nov.		15 nov.		17 nov.	
Tarbot grote	324	327	356	371	.....	.....	388	394	336	.....	427	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	232	250	301	310	.....	.....	276	314	258	.....	251	310	230	270	240	250
Tarbot klein	150	187	219	239	.....	.....	221	238	179	202	207	.....	170	180	180	190
Griet groot	167	.....	189	270	.....	.....	270	278	195	.....	224	.....	180	220	218	230
Griet middel	153	161	163	239	.....	.....	134	230	162	.....	145	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	120	.....	126	135	.....	.....	101	146	112	.....	129	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	86	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	76	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	80	99	76	122	.....	.....	91	83	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	75	.....	70	71	.....	.....	80	84	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	52	62	78	77	.....	.....	90	94	.....	.....	95	90	.....	.....	.....	.....
Halve mans	64	73	64	66	.....	.....	51	56	.....	.....	73	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	65	68	.....	.....	46	52	.....	.....	70	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	30	35	34	32	.....	.....	38	42	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	107	121	65	100	.....	.....	98	104	96	.....	126	.....	116	120	120	128
Gul (groot)	107	.....	96	90	.....	.....	90	94	92	.....	125	.....	68	85	90	100
Gul (middel)	87	.....	92	80	.....	.....	87	91	84	.....	77	127	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	68	33	68	77	.....	.....	69	74	.....	.....	71	93	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	236	265	175	316	.....	.....	145	308	265	.....	158	279	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	54	.....	32	30	.....	.....	30	34	38	.....	36	45	42	52	58	62
Wijting klein	17	32	19	17	.....	.....	17	21	.....	.....	17	32	26	32	33	36
Schar	.....	.....	26	22	.....	.....	25	30	29	39	32	.....	25	36	40	50
Steenschol	132	.....	157	124	.....	.....	130	140	141	.....	146	154	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	.....	.....	44	45	.....	.....	45	54	.....	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	17	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	34	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	14	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	96	282	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	174	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	40	87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	26	28	.....	.....	30	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	18	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	40	.....	.....	.....	42	49	24	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	10	16	.....	.....	10	16	8	10	20	.....	35	40	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	21	25	.....	.....	30	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 8 november** werd aangevoerd: 7610 kg tong, 127 kisten tarbot en griet, 1628 kisten kabeljauw, 77 kisten schelvis, 191 kisten wijting, 2881 kisten schol, 211 kisten schar, 2980 kisten haring, 62 kisten makreel en 236 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 17.68, tarbot 15.71-14.62, grote tong 18.76-17.00, grootmiddel tong 17.1-16.59, tong één 8.24-7.69, tong twee 6.42-6.03, kleinniddel tong 9.53-7.00.

Per 40 kg:

steenbolk 57-33, rode poon 124-66, krab 42, poontjes 40-26, inktvis 314, wolf 246, horsmakreel 34, tongschar 211-44, tarbot 558-324, griet 342-102, kabeljauw één 210-174, kabeljauw twee 212-160, kabeljauw drie 192-156, kabeljauw vier 180-154, kabeljauw vijf 150-41, schelvis twee 224-166, schelvis vier 124-84, schol één 134-114, schol twee 134-106, schol drie 122-90, schol vier 100-72, wijting drie 57-21.60, haring 36-30.80, makreel twee 57-21.60, schar 62-30, hammen met kop 398-244, hammen zonder kop 664-652.

Aan de **dinsdagmarkt van 9 november** werd aangevoerd: 7 kisten tarbot en griet, 273 kisten kabeljauw, 929 kisten wijting, 10 kisten schol, 39 kisten schar, 2 kisten makreel en 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 15,60-14,80.

Per 40 kg:

tarbot 584-472, griet 456-168, kabeljauw twee 222-204, kabeljauw drie 222-168, kabeljauw vier 202-166, kabeljauw vijf 170-76, schol drie 162-142, schol vier 130-100, makreel twee 70-51, wijting drie 83-32, schar 94-41, steenbolk 47.

Aan de **woensdagmarkt van 10 november** werd aangevoerd: 93 kisten kabeljauw, 227 kisten wijting, 3 kisten schol, 22 kisten schar, 3 kisten makreel en 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 16,40.

Per 40 kg:

kabeljauw twee 280, kabeljauw drie 228-210, kabeljauw vier 196-174, kabeljauw vijf 164-84, schol vier 130, wijting drie 72-44, bot 29, schar 86-62.

Aan de **donderdagmarkt van 11 november** werd aangevoerd:

740 kg tong, 8 kisten tarbot en griet, 1067 kisten kabeljauw, 249 kisten wijting, 174 kisten schol, 57 kisten schar, 5054 kisten haring, 49 kisten makreel en 23 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 17,00, grote tong 19,00, grootmiddel tong 18,61-18,51, kleinniddel tong 10,76-10,71, tong één 9,73, tong twee 8,00-7,15.

Per 40 kg:

tarbot 588-384, griet 396-173, kabeljauw twee 220, kabeljauw drie 200-186, kabeljauw vier 196-180, kabeljauw vijf 180,65, schol één 156, schol twee 158-154, schol drie 130-112, schol vier 118-96, wijting drie 65-32, schar 82-36, makreel twee 52-24, steenbolk 63-34, krab 55, poontjes 35-31, rode poon drie 86-76.

Aan de **vrijdagmarkt van 12 november** werd aangevoerd: 2.600 kg. tong, 33 kisten tarbot en griet, 231 kisten kabeljauw, 455 kisten wijting, 516 kisten schol, 78 kisten schar, 3 kisten makreel en 52 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 18,78-16,89, grote tong 20,62-20,44, grootmiddel tong 19,61-19,21, kleinniddel tong 11,81-11,16, tong één 10,48-9,74, tong twee 8,96-8,53.

Per 40 kg:

tarbot 640-388, griet 420-222, kabeljauw één 246-216, kabeljauw twee 260-218, kabeljauw drie 270-200, kabeljauw vier 224-168, kabeljauw vijf 168-94, schol één 132, schol twee 132-122, schol drie 130-116, schol vier 142-92, wijting drie 100-33, schar 110-75, makreel twee 73, rode poon drie 124-82, krab 48-42, kokkels 30, inktvis 264, steenbolk 66-54, haai 146-136, tongschar 276-169, hammen zonder kop 648-646.

Aan de **maandagmarkt van 15 november**

werd aangevoerd: 5.075 kg tong, 115 kisten tarbot en griet, 829 kisten kabeljauw, 2 kisten

schelvis, 156 kisten wijting, 1482 kisten schol, 132 kisten schar en 123 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 17,72-16,13, grote tong 20,31-19,58, grootmiddel tong 19,62-18,73, kleinniddel tong 11,70-10,63, tong één 11,70-10,63, tong twee 9,00-7,96.

Per 40 kg:

tarbot 580-388, griet 446-180, kabeljauw één 248-216, kabeljauw twee 240-230, kabeljauw drie 232-192, kabeljauw vier 202-180, kabeljauw vijf 170-76, schelvis vier 134, schol één 142-128, schol twee 144-128, schol drie 130-116, schol vier 112-90, wijting drie 118-34, schar 82-64, steenbolk 83-73, haai 146-116, poontjes 33-27, rode poon drie 156-104, krab 38-34, tongschar 248-42.

NEDERLAND

■ Op 23 november worden, door ingrijpen van de Nederlandse Scheepshypotheekbank twee vissersvaartuigen uit het Nederlandse Usquert verkocht, waaronder de „UQ 7” „Frederik Hitlerius” een praktisch nog nieuw schip, dat nog maar weinig gevist heeft. Deze dwangverkoop van twee garnalenkotters brengt het totaal van de vissersvloot van Usquert van 8 tot 6 eenheden, allen garnalenkotters. De grote financiële lasten die op nieuwe vaartuigen drukken, maken het voor de rederijen en voor de vissers altijd moeilijker en moeilijker haalbaar. De vissers geven echter de voornaamste schuld aan de hoge olieprijs. Maar wat moeten onze Belgische vissers dan zeggen?

■ De Nederlandse scheepswerf Visser uit Den Helder heeft, ter gelegenheid van de financiële herschikking van de Ierse Kilybegs-Scheepswerf, hierin een aandeel opgenomen van 15%. Door deze herstructurering wordt ongeveer 17 miljoen B.fr. meer in de scheepswerf geïnvesteerd.

■ Verleden week woensdag 10 november heeft de Nederlandse koningin Beatrix het vissersmonument in Scheveningen onthuld. Dit vissersmonument was een initiatief van de Stichting Vissersmonument Scheveningen. Het werd overgedragen aan de burgemeester van Scheveningen. Het werd opgericht ter ere van de vele op zee gebleven vissers en ter ere van de vele vissersvrouwen die hun man en kinderen op zee verloren hebben. Het is nooit te laat om goed te doen.

■ In de Nederlandse Oosterschelde werden de deuren geplaatst van de Roompotsluis die de verbinding tussen Oosterschelde en de Noordzee zal verzekeren. De afmetingen van de sluis zelf zijn 100 m. lengte, 16 m. breedte en een drempeldiepte van 5,70 m. De twee deuren wegen elk 200 ton. Het wegverkeer zal over de sluis toegelaten worden.

■ Het Nederlandse Texel boekte de aanwinst van een nieuwe bokkentreiler met een motor van 300 Pk. Het vaartuig is 18 meter lang en ingericht om binnen de 12 mijl te vissen. Het is goed mogelijk dat dit vaartuig objectief voldoet aan de normen die men stelt om binnen de twaalf mijl te mogen varen, namelijk niet boven de 300 Pk en niet boven de 70 Brt., maar het is een openbaar geheim, dat het houden van de motor beneden de 300 Pk en het vaartuig beneden de 70 Brt een zottekenstspel is geworden waarbij alle knepen goed zijn om te gebruiken.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht

Door 73 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
49.416 kg.	Tong	f 540.600,48	van f 20,69 tot f 5,96
15.113 kg.	Tarbot	f 176.637,41	van f 18,17 tot f 5,28
189.396 kg.	Schol	f 500.585,07	van f 3,45 tot f 1,69
40.825 kg.	Kabeljauw	f 105.569,07	van f 8,40 tot f 1,66
5.141 kg.	Griet	f 27.609,90	van f 7,87 tot f 3,00
9.395 kg.	Schar	f 13.765,51	van f 2,01 tot f 0,79
27.515 kg.	Wijting	f 27.700,00	van f 1,95 tot f 0,18
100.645 kg.	Diversen	f 346.050,21	
437.346 kg.		f 1.738.517,65	

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DENEMARKEN

■ Het is niet alleen omdat de Denen niet genoeg krijgen van de EEG-visserijkoek, dat zij de, door de andere EEG-leden bereikte overeenkomst niet willen aanvaarden, maar het optrekken van, onder meer, het kwotum haring voor de Nederlandse haringkotters, schijnt hen ook niet welgevallig te zijn, omdat de Nederlandse verwerkingsbedrijven zich de laatste paar jaren hoofdzakelijk bij de Denen gingen bevoorraden in Skagerak-haring en dit nu wel bij de eigen visserij zullen doen, wat logisch is.

■ Te Kopenhagen zal op 3 en 4 december een Visserijraad bijeenkomen. Te Brussel hoopt men, dat er op deze bijeenkomst eindelijk een overeenkomst uit de bus zal komen en dat Denemarken er toegeeflijker zal zijn. Denemarken hoopt echter op terreinvoordeel omdat deze Visserijraad in Kopenhagen gehouden wordt, onder voorzitterschap van de Deense minister.

VERENIGDE STATEN

■ De vele dammen in de Columbia stroom en bijrivieren gebouwd door de, op waterkracht functionerende elektrische centrales in dit deel van de Verenigde Staten, hebben de eens zo rijke zalmstapel aan de rand van de totale vernietiging gebracht. De dammen zijn een niet te nemen hindernis voor de scholen zalm die kuit wensen te schieten in de oppervlaken, terwijl grote hoeveelheden zalm in de turbines hun einde vinden. Thans werd de elektriciteitsmaatschappij opgelegd een plan uit te werken om hieraan zoveel mogelijk te voorkomen. De Columbiastroom die in de Stille Oceaan uitmondt, bestrijkt met haar vele bijrivieren de staten Washington, Montana, Idaho, Columbia en zelfs een gedeelte van Zuid-Canada. Vooraleer de dam-

men gebouwd werden kwamen de zalmen in dergelijke grote scholen de rivieren opzwemmen, dat deze hierdoor een vloedtoestand kenden.

ECUADOR

■ De Staat Ecuador uit Midden-Amerika heeft de aankoop van 121 kleine kustvaartuigen, samen met een moederschip gepland. Hiervoor bekomt het de financiële tussenkomst van de Inter-Amerikaanse Ontwikkelingsbank en van het Internationaal Fonds voor Landbouwonwikkeling. Het zou gaan over een twaalfstal twintigmeter kusttreilers en meer dan honderd kleinere vaartuigen van 9 meter, voor één tot twee man, naar gelang de soort visserij, op de kusten van de Stille Oceaan.

FRANKRIJK

■ Vanaf 29 november wordt de visserij op de St.-Jacobsschelp in Frankrijk in de baai van Concarneau open gesteld. De eerste 15 dagen zal er mogen gevestigd worden van 9 u. tot 13 u. De volgende dagen van 9 u. tot 15 u. Zaterdag en 's zondags mag er niet gevestigd worden. Ondertussen vist men reeds sinds maandag 8 november op de St.-Jacobsschelp voor de rede van Brest en ook in de baai van St.-Brieuc. De St.-Jacobsschelpvisserij wordt beschermd in Frankrijk vanwege de overbevissing. Nochtans heeft men er nog altijd met een illegale visserij te doen waaraan moeilijk paal en perk te stellen is. Denken wij bij ons maar eens aan de ondermaatse tongetjes die in het voorseizoen in massas aangevoerd worden. Het mag niet, maar het gebeurt toch.

NIEUWE VISSERIJMINISTER IN CANADA

Canada krijgt een nieuwe visserijminister. Op het eerste zicht zou dit niet zo een denderend nieuws zijn, ware het niet, dat men dacht dat de Canadese minister voor de visserij en de oceanen, zoals men er hem noemt, zo onafscheidelijk aan de visserij verbonden scheen, dat men zijn overschakeling naar een ander departement niet kon voorstellen. Het gaat hier over de intussen in alle landen bekend geworden minister Romeo Le Blanc. Hij zat reeds aan het hoofd van het departement voor visserij sinds 1974 en heeft tevens de grote verdienste de Canadese visserij in deze periode gevoelig uitgebreid te hebben. Het was ook onder zijn leiding dat Canada de visserijlimieten tot 200-mijl heeft uitgebreid en dat de visserij, bijzonder in de kustprovincies langs de Atlantische Oceaan, het gebied

van de St.-Laurentsstroom, Nieuw Brunswijk, enz... een grote uitbouw en gouden jaren heeft gekend.

Het was ook onder zijn leiding dat, na het uitvaardigen van het vangstverbod op de haring door de EEG, Canada beslag kon leggen op de EEG-markten en onder meer met de West-Duitse visverwerkingsbedrijven grote leveringskontrakten afsloot voor Canadese haring.

Het nieuw departement dat minister Romeo Le Blanc overneemt, is dit van Openbare Werken, terwijl de nieuwe Canadese visserijminister, de heer De Bane in feite een jurist is en minister voor Buitenlandse Betrekkingen. Voor niet-ingewijden beslist een heel onverstaanbare wissel.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Allé
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

DENEMARKEN INVESTEERDE TE VEEL IN VERWERKINGSBEDRIJVEN

De reden waarom Denemarken zo dwars ligt in het verlenen van haar toestemming aan het door de „Negen” reeds aanvaard EEG-visserijbeleid, is vooral te zoeken in de weigering vanwege de partnerlanden een extra contingent van 20 duizend ton makreel aan de Deense visserij te bezorgen.

Denemarken deed praktisch niet bijzonder aan makreelvisserij. Met de nieuwe afzet die voor makreelprodukten werd geschapen door die landen die een makreelvisserij bezaten en deze, na het haringvangstverbod, verder uitgebouwd en ontwikkeld hebben, wenst Denemarken echter hier ook een groot stuk van deze makreelkoek. Te Hirtshals, de grote Deense visserijhaven, werden in dit verband in de laatste paar jaren grote verwerkingsbedrijven, met EEG-subsidies opgericht en uitgerust. Deze bedrijven ontberen, door hun overcapaciteit thans echter het rauw materiaal omdat de grote Schotse treilers voor het grootste part hun vangsten op zee overmaken aan de faktorijschepen van het Oostblok. We kunnen dus gemakkelijk schrijven, dat de Deense minister, vooral onder druk van deze verwerkingsbedrijven, halsstarrig aan zijn eis houdt voor de toekenning van een makreelkwotum van 20 duizend ton, dat dan natuurlijk moet afgenomen worden van de kwota van de andere partnerlanden. Met deze 20 duizend ton en de overbevissing hierop, want de Denen zijn ook al niet gestikt van hun eerste overtreding en opbrenging door de Britse marine, wegens overbevissing, en onder meer eveneens wegens het niet eerbiedigen van de bijvangst, hopen de Deense verwerkingsbedrijven over het benodigde rauw materiaal te zullen kunnen beschikken.

Het was de vertegenwoordiger van de grote, te Hirtshals gevestigde Skagerak-Visesportfabriek die onlangs nog verklaarde, dat voor de Deense verwerkingsbedrijven een 20-duizend tonkontingent makreel een dringende noodzakelijkheid is. Volgens zelfde vertegenwoordiger werd het Deense makreelkwotum aan de Noren gegeven!

Met zijn moderne verwerkingsbedrijven, aldus dezelfde heer Iver Espersen, zou Denemarken in staat zijn de enorme Europese markt in haring- en makreelbehoeften te voorzien, dit voor menselijk verbruik, terwijl de EEG nu een kwotum makreel aan Noorwegen toegekend heeft, die hiermede zijn vismeelfabrieken bevoorradt.

Wij zelf staan wel een beetje verbaasd dat Denemarken aan Noorwegen zijn vismeelindustrie verwijt, terwijl het zelf, samen met dit Noorwegen aan de basis lag van de uitmoeding van de haring voor... vismeeldoelinden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Door de Internationale Baltische-Zeevisserij-konferentie die in Warschau doorging, werden de nieuwe toegelaten vangstkota's voor 1983 vastgelegd voor haring en sprot, dit laatste als bijvangst. Er mag 474.900 ton haring gevangen worden en 10% hiervan, hetzij bijna 48 duizend ton sprot als bijvangst. Er werden eveneens aanbevelingen gedaan in verband met vangst op kabeljauw en zalm, zonder dat evenwel cijfers werden vastgesteld.

■ Visserijbiologen uit verschillende landen, die een onderzoek deden in Noorse wateren en in de Barentssee, onder meer op de blauwe wijting, stelden er een heel wat kleiner stock vast dan verwacht. Volgens hun konklusies zou de blauwe wijting nu reeds overbevist worden.

ONVERWACHTTE TOEKOMST — MOGELIJKHEDEN VOOR VISOLIE?

We hadden het reeds over het feit, dat visolie thans met succes aangewend wordt in het produktieproces van plasticvezel. Ondertussen vernemen wij dat reeds sinds een paar jaar proefnemingen lopen voor aanwending van, bij voorkeur visolie uit levertraan, als fuel voor de motoren. In betrokken bedrijven spreekt men van een besparing tot 50% tegenover de traditionele fuel. Wel voegt men er bij, dat dit dank zij de thans lage wereldmarktprijzen voor visolie is. Het is inderdaad duidelijk, dat dit zeer spoedig zou veranderen als de vraag naar visoliefuel het aanbod zou overtreffen.

Voor het ogenblik loopt er, onder meer in IJsland een experiment met een diesel-fuel die voortkomt uit een raffinageproces van olie getrokken uit kabeljauwlevers. Deze proefnemingen lopen in een eerder kleine visolieraffinaderij in de buurt van de IJslandse hoofdstad Reykjavik. Een truck van deze firma heeft men, met succes kunnen laten lopen op een samenstelling van 60% visolie en 40% gewone fuel. Thans heeft men, na een bijkomende raffinage, een auto-dieselmotor kunnen laten lopen, volledig op visoliefuel, zonder dat dit andere ongemakken teweeg bracht dan een onaangename uitlaat.

De enige aanpassing die men heeft moeten doen, is een installatie van een verwarmingsspiraal in de olie om de viscositeit van de fuel op basis van kabeljauwleverolie te verminderen. Nochtans tonen de officiële instanties nog weinig belangstelling voor deze aanwendingen.

Anderzijds heeft men berekend, dat alleen reeds aan boord van IJslandse treilers, levers van kabeljauw die goed waren voor het equivalent van 11 duizend ton olie eenvoudig over boord worden gewipt, terwijl de productie van levertraanolie van kabeljauw slechts 4 duizend ton groot is. Alles hangt er nu natuurlijk van af, of men de bemanningen van de betrokken IJslandse treilers er toe zal kunnen bewegen, de levers van kabeljauw te sparen of hieruit aan boord zelf de olie uit te persen. In dit verband hangt natuurlijk alles af van de prijs die men voor deze olie bekomt, dat wil zeggen of het werk hiervoor wel renderend is.

Noorse biologen hebben dan ook aan de 14 landen die de visserij op blauwe wijting uitoefenen vrijwillige vangstbeperkingen voorgesteld. De blauwe wijting wordt gevestigd voor vismeel-einden en het zou dan ook geen verwondering moeten baren, dat deze soort overbevist wordt. Anderzijds gelooft men nog aan St.-Niklaas wanneer men meent dat een oproep tot vrijwillige vangstbeperking succes kan hebben.

■ Ook Rusland heeft thans laten weten, dat het zich niet zal houden aan de besluiten in juli van dit jaar op de Walviskonferentie te Brighton in Groot-Brittannië genomen, waarbij vanaf 1986 de walvisvangst verboden wordt. Samen met Peru, Japan en Noorwegen is dit dus nummer vier. Ook IJsland zou graag voorbehoud wensen te maken, maar tegenover de dreiging van de Verenigde Staten tegenmaatregelen te zullen nemen tegen die landen die zich aan de besluiten niet zullen houden, genomen met 2/3 der meerderheid door de Internationale Walviskonferentie, heeft dit land voorlopig ingebonden. IJsland voert inderdaad veel van zijn visprodukten naar de Verenigde Staten uit.

■ Het is zeker wel de eerste maal, dat de oliebazen hebben moeten duim leggen voor de visserijbelangen. Dit is onder meer het geval in het gebied van de Georges-Bank voor de Atlantische kust van Canada, meer speciaal voor de kusten van de provincie Nieuw-Engeland. De Georges Bank is een uiterst visrijk gebied, waar een meer dan 50 miljard besommende visserij op leeft. De visserij bracht de zaak voor de rechtbank waardoor de oliemaatschappijen, minstens voor 2 jaar verplicht worden de borin-

gen te stoppen, nadat zij zelf hier reeds 14 maanden bezig waren en tientallen miljarden B.fr. hebben aan besteed.

■ Enzymen uit vismagen werden gebruikt bij proefnemingen in laboratoria van de universiteit van Rhode Island, voor het aanmaken van kaas. Normaal gebruikte men hiervoor kaasstremsel getrokken uit enzymen van kalfsmagen, maar deze worden thans zeer schaars. Anderzijds wordt in IJsland thans isolatiemateriaal vervaardigd uit visolie. Deze isolatiematerialen bieden ook heel wat meer weerstand aan warmte en zijn uiterst geschikt voor brandwerend materiaal. Het nieuwe produkt heet men Polyol. We kwamen niet te weten of de storende visliereuk in het nieuwe materiaal aanwezig blijft.

KOREA

■ De Koreaanse Korporatie voor Marine-Industrie Ontwikkeling, heeft zich verplicht gezien haar 71 treilers en visvervoerschepen openbaar te verkopen om de schuld van de korporatie te helpen delgen die op het ogenblik van de verkoop tot 2,7 miljard B.fr. opgelopen was. De Korporatie bezat visserijrechten in Nigeria, Mexico en de Verenigde Staten. Nog een drama van de brandstofprijzen.

SRI-LANKA

■ Sri-Lanka (Ceylon) voert zowat 55 miljoen B.fr. per maand aan schaaldieren uit, in het bijzonder grote garnalen. De uitvoer is voornamelijk gericht op Japan en de Verenigde Staten. Maar ook voor wat Nederland betreft, voor verdere bewerking jaarlijks 350 ton grote garnalen. Onze Noorderburen zijn toch mensen die niet bij de pakken blijven zitten.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Een Spaanse schipper werd door de recht-bank van Falmouth zwaar beboet, beschuldigd om in de Britse 200-mijlszone gevestigd te hebben zonder vergunning en er bovenop een net met ondermaatse maaswijdte gebruikt te hebben en ondermaatse vis aan boord gehouden te hebben. Dit kost hem in totaal 400 duizend B.fr. boete, het in beslag nemen van het net en van de totale vangst. Het schip werd aan de ketting gelegd tot de betaling van de boete volgt. De Engelsen zijn er geen duts mee.

■ Het is niet alleen met de Franse visserij, dat er conflicten op zee dreigen met de Spaans-Britse lijnenvissers, maar eveneens met Britse vissers zelf. De „Lands End” en „Brisons” gebieden waren zo volzet met Spaans lijnenvistuig, dat verscheidene krabbers en andere kustvissers-vaartuigen uit Milford en Newlijn geen plaats vonden om te vissen. Het gaat hier om Spaanse schepen, die onder Britse vlag heringeschreven werden en aldus in EEG-wateren kunnen komen vissen. Zelfde Britse vissers beklagen er zich ook over, dat het radio „Kanaal 8” zo druk bezet is met Spaans getater, dat zij hebben moeten overschakelen op een ander kanaal.

■ Een havenvertegenwoordiging uit het Britse Fleetwood, vloog verleden week naar IJsland om er een regelmatige bevoorrading met IJslandse vis voor deze haven te kunnen loswerken. We hebben dus niet alleen het beste-beentje-voorzetten door Grimsby en Hull maar thans ook door Fleetwood. We kunnen dan ook de heer Roland Debruycker, in het bijzonder en „Morubel” in het algemeen, niet genoeg dankbaar zijn voor het binnenhalen te Oostende van IJslandse vaartuigen. Dat zou wel eens meer mogen gezege.

■ De „St.-Patrick” één van de eerste Britse treilers die in zijn eentje op de haring ging vissen op de Noord-Hinder gronden, deed er in 10 minuten een trek van 10 ton. Toch bracht het vaartuig maar 20 ton in totaal aan de afslag (400 bennen). Voor de Britten is het, sinds jaren terug een eerste kontaktnaam met de haringvisserij in de zuidelijke Noordzee. We moeten er terug gewoon aan worden, meende de schipper van de St.-Patrick.

■ De Nederlandse diepvriestrieler „Poseidon”, die voor de monding van de Helford-rivier voor de kust van Falmouth aan de grond kwam, is met hoog water terug vlot gekomen. Er is achttien man aan boord van de „Poseidon”.

■ De Britse Nationale Federatie van Producentenorganisaties heeft aan de regering gevraagd, dat de Spaanse schepen die onder de Britse vlag heringeschreven werden, geen uitkering zouden bekomen van de 1,26 miljard B.fr. financiële hulp, die de Britse regering aan de visserij heeft toegezegd. Ook werd gevraagd de kleinere schepen, volgens verhouding iets meer te geven dan de grotere treilers. Bij ons zijn het juist de kleine kustvaartuigen, die het best aan de bak komen. Ze hebben ook niet zoveel weg af te leggen om op hun visserij te komen, hetgeen hun gasoliefactuur niet te hoog doet oplopen.

■ De kopers in de afslag te Grimsby zijn met geen tang aan te pakken omdat de IJslandse trieler „Brettingur” op het laatste ogenblik is moeten afgeleid worden naar Hull. Opnieuw waren er te Grimsby niet voldoende lossers be-

schikbaar. De „Brettingur” zette te Hull 1854 van onze bennen, hoofdzakelijk kabeljauw en gul van zeer goede kwaliteit in de afslag. Een tegenvaller voor Grimsby, een meevaller voor Hull. Wie zal nog beweren dat de syndikale bonzen, niet alles naar de vaantjes helpen.

■ Britse marinebiologen en onderzoekers hebben een advies aan de regering bezorgd om pusers en treilers niet meer toe te laten op de makreelvisserij voor zuidwest-Engeland tot de makreelstock er terug hersteld is. Volgens de marine-biologen mag er in 1983 niet meer gevangen worden dan 330 duizend ton om de kuitschietende biomassa boven de één miljoen ton te behouden. Deze massa was nog 3 miljoen ton in 1975!

■ De Britse regering heeft nog maar veertien dagen geleden een financiële steun van bijna 1,3 miljard aan de visserij beloofd, of daar vraagt men haar deze steun zo spoedig mogelijk uit te keren. Een teken aan de wand, dat het ook al geen koek en ei is in de Britse visserij en daar eveneens velen tegen zware financiële verplichtingen opkijken, alhoewel zij het groot voordeel hebben zeer dicht bij de visgronden te zijn en hun brandstofverbruik dus zeker de helft niet is van wat onze reders moeten verbruiken.

■ Een diepvriezer van de Britse rederij J. Marr & Son, de „Farnella”, werd door de Indische regering gecharterd om aan zeebodemonderzoek in de Indische wateren te doen. De „Farnella” zal nog in november haar thuishaven Hull verlaten voor de Indische wateren. Voor de rederij J. Marr, waarschijnlijk een uitweg voor één van haar diepzeetreibers, gezien de heersende vangstbeperkingen.

E.E.G.

■ Op een vraag gesteld door het Europees Parlementslid, mevr. Le Roux, of de besluiten die de Raad van Ministers van de Visserij van de EEG in september 1981 genomen heeft om de Europese markt tegen de import te beschermen, bevredigend zijn, antwoordde men, dat deze besluiten slechts van toepassing waren vanaf 1/6/82 en het bijgevolg nog te vroeg is om te kunnen oordelen of deze besluiten werkelijk doeltreffend zijn. Bijna een half jaar in voege en nog geen beoordeling kunnen maken pleit toch niet in het voordeel van de EEG-visserijdienst.

■ In afwachting van een definitief visserijbeleid voor de EEG, heeft men, met ingang van 1 november 1982, het voorlopige voor de zoveelste maal verlengd. De lidstaten zullen binst deze periode hun visserijactiviteiten uitoefenen met inachtneming van de gebruikelijke seizoencycli en moeten zij rekening houden met de door de op 22/6/82 door de Commissie voorgestelde Totale Algemene Kwota, gewijzigd op 29 juni, 21 juli en 27 augustus. Wie kan dit nog bijhouden? Ook de EEG wordt een administratieve rompslomp zoals de Staats- en Stadsadministraties.

RUSLAND

■ Het kunstmatig uitbroeden van eieren van de paling, heeft een grote impuls gekregen, dank zij Russisch wetenschappelijk laboratoriumonderzoek en proefondervindelijk werk. Wat sinds een bepaalde tijd mogelijk werd voor zalm, stuur, karper en forel, zal nu in een nabije toekomst ook mogelijk worden voor de paling, zodat we binnenkort in Rusland zullen gekonfronteerd worden met palingfarms.

EEN RUSSISCH FAKTORIJSCHIP TE BOULOGNE VOOR VERWERKING FRANSE HARING

In navolging van de Oostblokfaktorijschepen die regelmatig voor de Engelse en Schotse kust in zee liggen om de, door de Britten gevangen pelagische vis, makreel en haring, in zee over te nemen en ter plaatse te verwerken, kreeg het Russisch faktorijschip, de „Ribny Murman” een plaats aangewezen langs de Europakaai te Boulogne. Dit indrukwekkend vaartuig met zijn 165 meter lengte kreeg reeds heel wat bezoek van nieuwsgierigen.

Naar gelang de aanvoer van haring te Boulogne, bestemd voor het faktorijschip rekent men toch minstens op een verblijf van 6 weken van dit fabriekschip tot de 3 duizend ton haring, waarvoor een overeenkomst werd getroffen, aan boord zullen verwerkt zijn.

De aankoop prijs werd na onderhandelingen bepaald op ongeveer 12,25 B.fr. het kg. aan de huidige koers van de Franse frank, hetzij ongeveer 610 B.fr. de ben van 50 kg. Dit is volgens onze mening een prijs die het moet doen voor de vissers, wanneer voldoende haring te vangen is.

De bevoorrading in haring zal geschieden door 4 industriële treilers, een viertal middenslagtreilers en verder door kleinere treilers voor zover de opnamemogelijkheid van het fabriekschip. De schepen zullen zich langs het Russisch vaartuig leggen voor het overladen dat door de dokkers zal uitgevoerd worden en zo deze niet beschikbaar zijn,

door de bemanningsleden zelf, waarvoor deze ongeveer 0,5 fr. de kg. voor dit werk zullen ontvangen. Zoals gewoonlijk hebben de syndikaten in de betrokken overeenkomst hun woordje te zeggen gehad en staan zij er onder meer op, dat de lossers voldoende rust toegemeten krijgen, ook al wensen deze mensen voor de gelegenheid aan overuren te geraken en dus niet gediend zijn met de bemoeiingen van de syndikaten.

Deze overeenkomst met het Russisch faktorijschip werd vooral ingegeven door het feit, dat vorig jaar heel wat haring, wegens gebrek aan kopers, naar de vismeelfabrieken verwezen werd. Verleden jaar was dit nog het geval voor meerdere duizenden ton haring. Terzelfdertijd zal hierdoor een prijsregelende faktor op de markt geschapen worden. De thans geldende opvangprijs voor de EEG is op het niveau van de prijs die de Russen voor hun haring betalen.

Vóór de Engelse kust gebeurt het overladen van de haring aangevoerd door de Britse treilers, in volle zee, ook al omdat men niet wenst opgescheept te zitten in de havens met reukhinder en visafval dat hoofdzakelijk in het water terecht komt. Hoe dit te Boulogne zal uitdraaien, moeten we nog afwachten. Voor de middenstand zelf te Boulogne is de bevoorrading van een meer dan honderdkoppige bemanning anderzijds toch ook welkom.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERLAND

■ Een verzoek vanwege de Ierse horecasektor in het Ierse Killybeg en Dunkineely om het sluitingsuur van de pub's met één uur te verlengen tot één uur in de morgen werd door de Ierse autoriteiten verworpen nadat de plaatselijke Ierse Visserijfederatie hiertegen bezwaar had aangekend. Tekenend hiervoor was het voorbrengen van een statistiek, dat de ongevallen op de pier en aan boord van de vaartuigen beduidend verminderd waren sinds men het vroegere late nachtuur teruggebracht had tot 24 uur. Vroeger mochten de pub's openblijven 23 uur op de 24 uur! Na vele klachten werd dit teruggebracht tot 16 uur en 8 uur verplichte sluiting. Anderzijds werd op de gehoorzitting ook uitgemaakt, dat het niet de vissers waren, die op een verlengingsuur aangedrongen hadden, maar de pubhouders. Begrijpelijk want wanneer het om winstbejag gaat, tellen de ongevallen niet.

■ De 5 Ierse vissers, die wegens verboden haringvisserij in de Keltische Zee in de gevangenis gezet werden, zijn uiteindelijk vrij gelaten. Ze bleven zestien dagen opgesloten. Herinneren wij er aan, dat de Ierse visserij, uit protest, negen Ierse havens, waaronder Dublin, voor anderhalve dag met hun vissersvaartuigen heeft geblokkeerd. Ondertussen zou door Brussel overwogen worden een kwotum haring van 3 duizend ton voor betrokken Ierse visserij vrij te geven.

■ De IJslandse minister voor de Visserij Hermannsson, heeft aan de Ierse visserij hulp aangeboden in hun verzet tegen de EEG visserijvloten en de Spaanse heringeschreven treilers die de Ierse wateren komen teisteren. Indien Ierland van de EEG en de Spanjaarden wenst af te komen, zou de IJslandse minister bereid gevonden worden om aan te tonen, hoe men de sleeplijnen van de treilers kan doorvaren zoals de IJslandse marine dit zo suksesrijk toepaste in de kabeljauwoorlog met Groot-Brittannië! Aldus een mededeling in de „Irish Skipper”. We kunnen bijna niet aannemen dat een visserijminister tot dergelijke provokaties zou in staat zijn. Vergeet hij dan zo vlug welke voordelen zijn land toebedeeld werd door de EEG?

■ Ook in Ierland werd een Spaanse schipper door een rechtbank van Tralee veroordeeld wegens het uitoefenen van illegale visserij in de omgeving van de Blasket-eilanden. Het was het marinevaartuig „Fóla”, die de Spaanse treiler, de „Almeiro” opbracht. De Spaanse schipper kreeg een boete van 210 duizend B.fr. en 70 duizend B.fr. als tegenwaarde voor zijn gevangen vis en netten.

■ De Ierse vissers die wegens illegale haringvisserij in de Keltische Zee in de gevangenis gestopt werden, schreven de schuld van deze illegale visserij aan de EEG-autoriteiten toe. Indien de EEG-regeringen de visserij hadden beschermd tegen de uitbuitingspraktijken van de oliemagnaten, zouden wij de haringvisserij niet nodig gehad hebben om rond te komen, aldus een woordvoerder van de betrokken Ierse vissers. Het is voor ons „springen of verdrinken”. We voegen er aan toe, dat het voor alle vissers, als gevolg van de hoge niet-haaltbare olieprijszins „springen of verdrinken is”. Tevens stellen we vast, dat in alle landen het ongenoegen over het uitblijven van een EEG-oliesubsidie aan het groeien is. We voorzien hierin eerst-daags een uitbarsting vanwege de moegetergde vissers. Waar blijft intussen een aktie van de

Europese Producentenorganisatie, desnoods met spectaculaire middelen, door een afkondiging van een algemene havenblokkade? België heeft toch ook zijn vertegenwoordiging in de vereniging van nationale producentenorganisaties? Of is het om er alleen representatief te zijn, dat onze reders 20 miljoen bijdrage afdokken?

JAPAN

■ Japan, heeft dank zij een overeenkomst getroffen met Australië, vergunning bekomen voor 350 lijnenvissers op de tonijn te vissen in Australische wateren. De overeenkomst geldt voor de duur van één jaar, ingaande vanaf oktober van dit jaar. Wel betaalt Japan hiervoor 1,44 miljoen Australische dollars.

NOORWEGEN

■ Ook de Noorse visserij heeft een dringend verzoek gericht tot de regering voor brandstofsubsidies. Volgens de berekeningen van de nationale Visserijfederatie zal, alleen reeds de laatste verhoging van de olieprijs, voor de visserijvloot een meeruitgave vergen van meer dan 50 miljoen B.fr. Het is niet de eerste maal dat de betrokken federatie bij de regering aandringt om subsidies voor de aanschaffing van de gasolie. En met reden voegen wij er aan toe. Het is onbegrijpelijk dat de tien in EEG verband allemaal bewust zijn van de noodzakelijkheid een toeslag te geven, maar niemand er in toestemt. Voor de landbouw zijn er echter miljarden.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naargelang 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.

