

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

IS IJSLANDSE VISAANVOER GEWENST? FLEETWOOD GAF HET VOORBEELD VAN WAT MOET

In een klein nieuwsje gaven we in onze vorige uitgave melding van de inspanningen door Fleetwood geleverd om IJslandse treilers aan de afslag te krijgen. We vinden dit initiatief van Fleetwood zo belangrijk, dat we er aan houden hierop weer te keren.

Net zoals, onder andere te Oostende, boerde men op de afslag zo geveelig achteruit, dat de groothandel ten slotte Fleetwood begon te verlaten voor andere Britse vissersplaatsen. Dit had een kettingreactie voor gevolg. Want de rederijen die nog Fleetwood als thuishaven hadden, volgden deze verhuis, onder meer de rederij Marr & Son. Om het hoofd te kunnen bieden aan een totale afgang, is dan zowel het stadsbestuur als het gewestbestuur en het visbedrijf samen gekomen om maatregelen te bestuderen om een heropleving van de plaatselijke visafslag te bewerkstelligen.

Behalve het in overweging nemen van verminderde dok-, lossings-, en afslagrechten, leidde dit tot het stichten van een nieuwe organisatie, de „Lancashire Fish Handling Co”.

Eén der eerste initiatieven om de aanvoer van vis terug te stimuleren, was de reis naar IJsland waar men ten slotte tot een overeenkomst kwam en de waarborg medekreeg, dat IJslandse treilers Fleetwood zouden aandoen. Het is zelfs zo, dat men reeds verleden week de eerste treiler uit IJsland verwachtte. De IJslandse rederijen hebben van hun kant bepaalde waarborgen gekregen in verband met de aanlandingskosten en van de prijs, terwijl de eersten omgekeerd waarborgen gaven voor wat de kwaliteit van de aangeboden vis betreft. Men verwacht circa 40 aanlandingen van IJslandse vis voor het volgend jaar. Minimumprijzen voor vis van goede kwaliteit werden gewaarborgd. Voor kabeljauw en gul is dit voor de drie grootste soorten circa 2300 fr. de ben van 50 kgr., voor gul soort 4 en 5 een minimumprijs van 1600 B.fr. de ben, voor schelvis nrs 1 en 2 een minimumprijs van 1900 fr., pladijs nr 1 eveneens 1900 fr., nr 2 krijgt 1600 fr. Voor koolvis wordt het voor de soorten 1 tot en met 3 een waarborgprijs van 1200 fr. en voor volgende soorten 800 fr. Er werd een afzonderlijk waarborgfonds opgericht om deze prijzen te kunnen waarborgen.

Wat de kwaliteit van de aangevoerde vis betreft, is tussen partijen overeengekomen tot de aanstelling van een gemeenschappelijke scheidsrechter. Anderzijds heeft de nieuwe organisatie eveneens waarborgen verleend wat de lossingsmogelijkheden aangaan, want in het verleden is het nog gebeurd, dat wegens onwil van de lossers IJslandse treilers bleven liggen, zelfs nadat reeds een aanvang gemaakt werd met het lossen.

Een andere doorbraak in verband met de lossingsmogelijkheden, is het feit dat thans een overeenkomst met de dokkersbond bereikt werd, dat de eigen bemanningen in bepaalde

omstandigheden zelf het lossen zullen mogen verzorgen. Eveneens wordt er prioriteit gegeven aan de IJslandse vaartuigen om op de maandagen en woensdagen te komen lossen op voorwaarde, dat zij dit intijds melden.

De betrokken Lancashire organisatie heeft ten andere een plan uitgewerkt voor de spreiding van de aanvoer van IJslandse vis, deels om een overbezetting op één enkele verkoopbeurt te verhinderen en deels ook om de opnamecapaciteit door de plaatselijke verwerkingsbedrijven te vergemakkelijken.

Er zijn ook besprekingen gehouden met Franse en zelfs met Ierse rederijen voor aanlandingen te Fleetwood. Ook met de grote Britse rederij J. Marr & Son werden besprekingen aangevat om hen te bewegen terug Fleetwood aan te doen. Anderzijds heeft de Lancashire County Council Development Agency, vrij vertaald, het Agentschap voor Ontwikkeling van het Bestuur van het Graafschap Lancashire, te Brussel aangeklopt om een subsidie los te krijgen voor de maatschappij Lancashire Enterprises Ltd die voor 51 % van de aandelen van de nieuw gestichte maatschappij „Lancashire Fish handling Co” voor een waarde van 7,3 miljoen B.fr. heeft ingeschreven.

Een zwak punt in de overeenkomst met IJsland zit hem echter hierin, dat betrokken rederijen

zich niet langer gebonden houden dan voor één jaar.

EEN LES VOOR OOSTENDE

We hebben er aan gehouden dit onze lezers onder het oog te brengen omdat het een misopvatting is, een afslag zo beperkt mogelijk te houden en het een verkeerde visie is als de eigen plaatselijke rederijen hiermede denken het best hun belangen te dienen. Een onderaanvoer op de visafslagen kan wel een bepaalde tijd voor hoge prijzen zorgen, maar ook de handel trekt uit een onderaanvoer haar besluiten en wendt zich dan naar het buitenland, met het gevolg, wanneer er plots een normale aanvoer komt, de aanvoer niet opgenomen wordt, ofwel dat dit dan gebeurt aan opvangprijzen.

Het is in dit perspectief gezien dat we inspanningen van de Oostendse N.V. Morubel in het algemeen en van de heer Debruycker Roland in het bijzonder, om eveneens IJslandse vis naar Oostende te brengen om de onderaanvoer op de Oostendse visafslag aldus gedeeltelijk op te vangen, bijzonder waarderen, des te meer daar „Morubel” N.V. terzelfdertijd zorgt dat geen overzadiging optreedt, door de prijzen op een fatsoenlijk peil te houden, dank zij eigen, desnoods massale aankopen. Terzelfdertijd dient deze maatschappij hiermede de handel en de reders. Of de heerschappen van de Rederscentrale dit willen begrijpen, is een andere zaak.

SCHERPERE KONTROLE OP GEVANGEN VIS

Met het invoeren van een gemeenschappelijk visserijbeleid in de Gemeenschap, dient men ook rekening te houden, dat er een strakker controle zal uitgeoefend worden op de aangevoerde vis. Tot nu toe was dit in veel gevallen een lachertje; denken we in dit verband maar eens aan de aanvoer van haring en aan het ontbreken van een verplicht in bepaalde landen. Inderdaad zit in de verordening over het nieuw visserijbeleid deze controle en deze verplicht er duidelijk in. We verwachten in dit verband wel niet dat dit alles in één enkel jaar zal gebeuren, maar dat men dit toch geleidelijk aan zal trachten te verwezenlijken. Indien dit werkelijk zo wordt, dan staan we in de toekomst gewis nog voor bepaalde tragedies en zeker voor wekerende saneringen van de visserijvloeden.

We denken in dit verband in de eerste plaats wel aan onze Noorderburen die, met voor de Belgen ongewone lef, hun vloot uitgebouwd hebben en onder meer uitgerust zijn met diepvriestreilers van meer dan 70 meter en met motoren die ons doen duizelen wat het brandstofverbruik betreft.

Deze grote treilers zijn wel zeer gesofistikeerd ingericht zodanig, dat hun vriescapaciteit het dubbele is van treilers van omzeggens dezelfde grootte uit andere landen. Kwastie van rentabiliteit is er geen vuiltje aan de lucht, zolang men naar hartelust mag vissen. Daar ligt nu echter het groot gevaar, nl. dat men langzamerhand de controle dichter en dichter toehaalt, de verplichting verplichtend maakt en geen kwota meer laat overschrijden of de mogelijkheden daartoe uiterst beperkt houdt.

Als men het inderdaad van de kant van de EEG zo ver brengt, dan staan we gewis in bepaalde landen voor dramas. Of de vissers het echter zover zullen laten komen, is evenwel ook nog een vraag die mag gesteld worden. Officieel is er dan slechts één uitkomst, namelijk de toegestane kwota verhogen, hetgeen dan in de mogelijkheden zou liggen, omdat de kwota nu toch fel overschreden worden zonder dat dit officieel vastgesteld wordt, maar toch een publiek geheim is.

(Vervolg op blz. 3)



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

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



P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



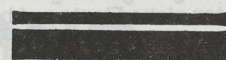
Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 — 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE — ☎ 32.11.01

SCHERPERE KONTROLE OP GEVANGEN VIS

(Vervolg van blz. 1)

België is, wat de uitbouw van zijn visserijvloot betreft, aan de zeer bescheiden kant gebleven, terwijl er heel wat vaartuigen uitgesaneerd werden, meer bepaald wegens de ouderdom zelf van onze vloot. Op 31 december 1981 telde de Belgische vloot nog 205 eenheden met een vermogen van 88.291 PK. Op 15 november 1982 was de numerieke sterkte van de vloot gedaald tot 203 met nochtans een hoger motorvermogen van 90.388 PK, die echter einde van het jaar toch nog zal verminderen.

Nadelig voor België is echter de IJslandse visserij. Men heeft dat, enkele jaren geleden in aanmerking genomen bij het bepalen van de kwota van de lidstaten, net zoals men bv. voor Groot-Brittannië rekening gehouden had met het verlies voor de Britten van hun IJslandvisserij. In deze midden-zeventiger jaren betekende de IJslandse visserij echter toch nog altijd voor ons land veel en was deze nog belangrijk voor onze bevoorrading. Thans is het belang van onze eigen IJslandvisserij omzeggens te verwaarlozen en zal met de jaren tot op nul herleid worden. We menen dat dit een argument is dat men absoluut moet laten medespelen om voor België enkele fracties van percenten van de totale

EEG-kwota te kunnen verkrijgen. Deze fracties van percenten zouden al heel wat betekenen.

Verder mag niet uit het oog verloren worden dat die vis niet in het pakhuis van een groothandel terecht komt, maar openbaar verkocht wordt, zodat elkeen de gelegenheid heeft er te kopen. En terwijl men de verplaatsing doet van uit het binnenland om IJslandse vis te kopen, doet men dat ook om zich andere soorten aan te schaffen.

Het stadsbestuur handelt ten andere volledig verkeerd met ganse kamionladingen vreemde vis rechtstreeks bij de visgroothandelaar te laten afzetten, die er alleen het profijt uit haalt en aan anderen verkoopt zonder om het even welk mijnrecht, visafslag of losrechten te betalen.

De vismijn is een privaatrechterlijke instelling van de stad en de stad zou alle verse vis met kamions uit den vreemde aangevoerd moeten verplichten openbaar te verkopen. Het zou een enorme handelsbeweging ten voordele van elkeen teweeg brengen, waarvan niet een paar handelaars zouden profiteren, maar elkeen, wat monopoliums zou uitschakelen.

Maar zal de nieuwe schepen het aandurven? Vóór de oorlog was die vis aan een mijnrecht onderworpen, nu niet meer. En waarom?

BELANGRIJKE DIREKTIEWIJZIGINGEN BIJ DE GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Sinds 1 november van dit jaar werd de Heer Paul De Somer benoemd tot Directeur van de Commerciële Zetel Oostende. Hiermede wordt hij verantwoordelijk voor een dertigtal agent-schappen gelegen te Oostende en omliggende en in de Westhoek.

In deze functie volgt hij de Heer Leopold Stuy-pens op, die onlangs het mandaat heeft aanvaard als Secretaris bij het Eurocheque-Centrum te Brussel.

De Heer De Somer is 34 jaar oud en is Burgerlijk Ingenieur, Postgraduate in Bedrijfsbeleid en Master of Engineering van de Mac Master University in Canada.

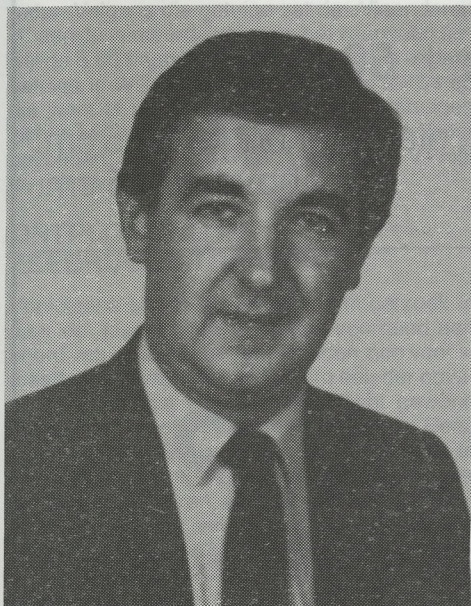
Hij zal in zijn opdracht bijgestaan worden door de Heer Hubert Carels, Regionaal Directeur,

welke vanaf midden januari 1983 in deze functie de heer Maurice De Zeure zal opvolgen, die in deze periode met pensioen gaat.

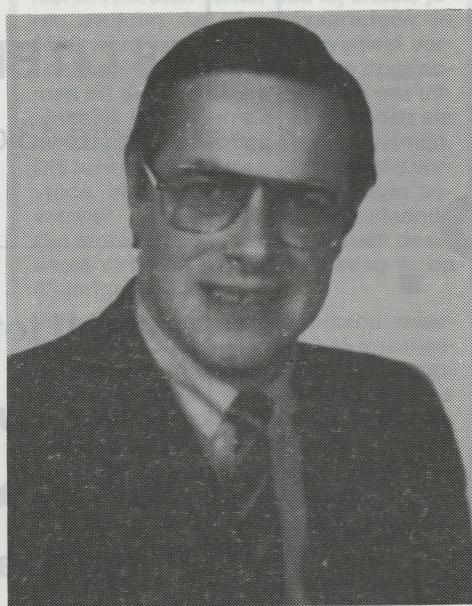
De Heer Carels was voorheen kantoor-directeur te Brugge St.-Kruis en te Zeebrugge.

De Heer Fernand Ducheyne, welgekend figuur te Zeebrugge als Directeur van de Generale Bankmaatschappij, gelegen in de Baron de Maerelaan, zal vanaf 1 december eveneens de directie toegewezen worden van het kantoor gelegen in de Tijdokstraat.

Als Directeur van beide inplantingen zet de Heer Ducheyne zijn merkwaardige loopbaan verder, nadat hij in 1969 tot de Bank is toegetreden en reeds vanaf 1977 als kantoor-directeur werd aangesteld.



De h. F. Ducheyne



De h. H. Carels

KOMT DE SLOOPPREMIE ER EINDELIJK DOOR

Sedert bijna een jaar werd er op hoger vlak besloten opnieuw een slooppremie tot stand te brengen om onze oude vissersvloot toch wat meer te moderniseren.

Dit is niet alleen van belang voor een beter rendement, maar ook voor de scheepsbouw en het vlugger adapteren aan de moderne techniek inzake visserij.

Dit Kon. Besluit door de drie ministers er bij betrokken, nl. Verkeerswezen, Landbouw en Begroting, goedgekeurd, moest dan nog de zegen krijgen van de Inspectie van Financiën en van de Raad van State.

Dat dit maanden aangesleept heeft, niettegenstaande het aandringen van de bevoegde autoriteiten, verwondert niemand, als men weet wat een administratieve rompslomp betekent.

Op het ogenblik dat we dit schrijven, is de goedkeuring van dit K.B. eindelijk aan het handtekenen van de Koning onderworpen, zodat we ons er eindelijk mogen aan verwachten, dat het binnenkort in het Staatsblad zal verschijnen.

Voor zover ons bekend, en zo er geen onverwachte wijzigingen aan de tekst werden aangebracht, zal een slooppremie van 30 duizend frank per brutoton uitbetaald worden voor alle schepen welke 20 jaar oud zijn en men tenminste drie jaar er van eigenaar is. Voor schepen van minder dan twintig jaar oud kan die ook toegekend worden, voor zover bewezen kan worden, dat het economisch niet renderend is geweest.

De betaling van deze slooppremie geschiedt, voor zover het bewijs van de sloop geleverd wordt.

We delen dit alles onder voorbehoud van wijziging der teksten in laatste instantie mede.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

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

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

DE TEWATERLATING VAN DE O.51

Donderdagnamiddag 2 december wordt op de scheepswerf Seghers te Oostende om 14.30 uur het vissersvaartuig O.51 „Stormvogel” voor rekening van de rederij Versluys-Decuyper pvba te water gelaten.

Als meter van dit schip zal mevrouw Luc Maertens, achtgenote van de heer Maertens van het Ministerie van Landbouw fungeren en als peter, de heer Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij.

Gullevissters

Gebruikt voor de
DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7
gegalvaniseerd



60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

KOMT DE ZEEVAARTPOLITIE TE OOSTENDE IN HET GEDRANG?

Naar aanleiding van het feit dat 14 agenten der Zeevaartpolitie op 31 december 1982 ontslagen worden, omdat hun kontrakt ten einde loopt, ontvingen we van deze een lang schrijven omtrent het personeelsbestand in die diensten.

Het is aan ons niet in een vakblad over de al of niet gepaste beslissing in deze aangelegenheid te oordelen.

Een zaak staat vast: moest men in het privé do-

mein zoveel werknemers te werk stellen voor een bepaalde taak, als in de Staats- en Stadsdiensten, elke werkgever er bij failliet zou gaan.

Anderzijds zijn er in Staatsdiensten nog veel te veel hoge ambtenaren, die buiten hun wedde nog functies in een ander domein bekleden. Ook huidige minister is natuurlijk het kind van de rekening tengevolge van talrijke misbruiken in bijna alle Staatsdiensten door hun voorgangers in het leven geroepen.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden enkele zaken behandeld die achteraf bekeken van minder belang waren maar voor hetzelfde geld ook erge gevolgen hadden kunnen hebben. Een eerste geval betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de reiler B.601 en de baggerboot „Vlaanderen V”. De feiten deden zich voor toen de reiler de haven van Zeebrugge aanded; gekomen in de vaargeul zelf deed zich dan de aanvaring voor. Gelukkig bleef de averij vrij beperkt.

Eerste getuige is Ackx Emiel, schipper aan boord van de B.601. Getuige bevond zich, samen met de motorist op de scheepsbrug. Noch schipper Ackx noch de motorist hebben de „Vlaanderen V” gezien. Volgens de schipper moest die uit de vissershaven zijn gekomen. Dat werd achteraf ook bevestigd. Misschien beging de schipper wel de onvoorzichtigheid de radar niet te hebben geraadpleegd en besteedde hij misschien te veel aandacht aan een sleepbootje dat in de buurt aan het manoeuvreren was... De „Vlaanderen V” bevond zich reeds in de vaargeul toen de aanvaring zich voordeed. Volgens getuige was het vaartuig zwaar geladen. De B.601 had, volgens getuige, een snelheid van ongeveer vier tot vijf mijl. Tenslotte bevestigde getuige nog dat het geel flikkerlicht niet brandde.

In diezelfde zaak werden nog twee getuigen onderhoord. In de eerste plaats André Desmidt van de Z.201 die de feiten zag gebeuren op zijn radar. Volgens die getuige zat de „Vlaanderen V” aan de verkeerde kant van het vaarwater terwijl de B.601 aan de goede kant zat. De andere getuige is Willemkens André van de Z.494 en die weet te vertellen dat de beide vaartuigen zich méér naar het midden van het vaarwater bevonden; zeker is dat de „Vlaanderen V” niet de rechterzijde hield.

ONTPLOFFING OP ZEEBRUGSE TREILER

Vervolgens stelde de Raad een onderzoek in naar de gasontploffing die zich voordeed aan boord van de Z.14. De feiten deden zich voor in maart van dit jaar. Gelukkig werd een der opvarenden, motorist Neyts, slechts licht gewond maar het had ook veel erger kunnen zijn. Eerst komt schipper Devos getuigen en die weet te vertellen dat het om een nieuw toestel ging maar dat geen gasgeuren werden vastgesteld. Achteraf heeft getuige wel horen zeggen dat de sluitingsop, achteraan het toestel, zou los gezeten hebben maar dit stuk werd weggenomen. Getuige bevestigt verder dat het toestel stevig was vastgemaakt zodat los komen onmogelijk was.

Vervolgens komt getuige Neyts zelf aan het woord. Hij was het die het toestel gebruikte voor het prepareren van de maaltijden. Hij kon, toen de steekvlam in zijn richting sloeg, nog wegspringen maar hij liep toch een brandwonde op aan de arm terwijl hij een weggerukte deur tegen de knie kreeg. Hij bevestigt met klem dat geen ander gasbekken open stond en weet evenmin te vertellen uit welke richting de steekvlam kwam. Volgens getuige werkte het gastoe- stel normaal.

JULIEN BENDELS IS NIET MEER

Dinsdag jl. is in een Oostends ziekenhuis de h. Julien Bendels na een kortstondige ziekte overleden. Meteen verliest Nieuwpoort een markant figuur die alom werd gewaardeerd voor zijn dienstbetoon, jovialiteit en overleg. Julien Bendels, beter gekend als „Pietje Bendels” werd geboren te Oostende op 23 december 1919 als de jongste van zeven kinderen. Zijn vader, die in 1922 overleed, heeft hij nauwelijks gekend. In april 1949 trad hij in stadsverband in dienst als slachthuisbewaarder omdat hij destijds de slagersstiel had aangeleerd. Voordien echter had hij enkele jaren gevaren met vissersvaartuigen. In 1959 werd het slachthuis evenwel verkocht en werd Julien Bendels opgenomen bij de technische diensten om uiteindelijk in 1965 in dienst te treden als tegenschrijver in de plaatselijke vismijn. Die functie, die hij tot in de perfectie vervulde, bleef hij trouw tot hij begin november ziek werd. Niettegenstaande zijn morele sterkte verloor hij toch de ultieme strijd en overleed dinsdag jl. op 63-jarige leeftijd.

Julien Bendels was een erkend weers-stander en oudstrijder 1940-45 maar genoot vooral in de Nieuwpoortse sportmiddens een grote bekendheid. Hij was ondermeer voorzitter van de plaatselijke voetbalclub KSV. Nieuwpoort.

Julien Bendels wordt zaterdag as. naar zijn laatste rustplaats gedragen. Om 10 u. grijpt in de O.L. Vrouwekerk te Nieuwpoort een rouwdienst plaats.

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

NOG DE AANVARING VAN DE Z.53 MET DE BOUL. 341.034

Vorige week meldten we dat op zaterdag 13 november te 17 uur er een aanvaring plaats had tussen de Z.53 „Van Eyck”, toebehorende aan de rederij Depaepe en de Boul. 341.034, waarbij de Boulonees zes uur later gezonken is in omstandigheden toen nog niet zeker.

Thans heeft de Z.53 de haven van Oostende aangedaan, waaruit blijkt dat de Z.53 ter visserij gestopt lag, geen vaart maakte, en de dag seinen van vissend vaartuig op had.

Men was bezig met het bakboord net te herstellen toen plots op een 50 tal meter achterwaarts bakboord een vaartuig snel naderde men naar de brug liep en een lange stoot gaf als aandachtsein.

Aan boord van de Fransman scheen men daaraan geen aandacht te hebben verleend, zodat niettegenstaande ze het vaartuig snel op vooruit inschakelden, de Z.53 bakboord achterwaarts aangevaren werd.

Het bleek de BL.341034 „Virgo Sanita” van Boulogne te zijn, die daardoor voor 4 à 500 duizend frank schade berokkende. Nochtans was het zicht tien mijl.

Het Frans vissersvaartuig was niet vissend. Door de Z.53 werd onmiddellijk bijstand verleend, gezien het Frans vaartuig, water maakte.

Koers werd gezet naar Boulogne. Radiokontakt werd genomen met Grisney Traffic Radio. Een Franse patrouilleboot kwam ter hulp en nam de taak over, zodat de Z.53 rond 19 uur verder ter visserij toog.

Achteraf bleek het een oud houten vaartuig te zijn, welke 's avonds rond 23 uur op ongeveer 15 mijl van Boulogne toch gezonken is.

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



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
 ☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
 LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
 Werfkaai 43,
 8380 Zeebrugge
 ☎ (050) 54.64.26
 Privé : (02) 731.74.66

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
 EN VRIENDEN OOK
 BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en kwaliteit verzekerd

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
 Na 18 uur 059/70 45 32

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

24/146 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.
 Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 6 tot en met 18 december 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 6 tot 10 december 1982 : op maandag 6, dinsdag 7, woensdag 8 en donderdag 9 en vrijdag 10 december 1982, in de grote sector.
- week van 13 tot 17 december 1982 : op woensdag 15 en donderdag 16 december 1982 in de middensector.

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

(Med. A.A. Sch. — 16-11-82).

NEDERLAND

24/147 Westerschelde – Straatje van Willen.
Middelgat. Betonning gewijzigd.

Straatje van Willen.

1. De volgende tonnen vervangen op :
 - a. $\pm 51^{\circ}22,6'N - 3^{\circ}49,4'E$ de groene spitse ton E 9 door een groene spitse lichtboei "E 9" : L Fl. G. 8s;
 - b. $\pm 51^{\circ}22,3'N - 3^{\circ}51,3'E$ de rode stompe ton E 6 ^A door een rode stompe lichtboei "E 6 ^A" : L Fl. R. 8s;
 - c. $\pm 51^{\circ}22'N - 3^{\circ}53,6'E$ de groene spitse ton SW 5 door een groene spitse lichtboei "SW 5" : Q. G.

Middelgat

2. De volgende lichtboeien vervangen, op :
 - a. $\pm 51^{\circ}26,7'N - 3^{\circ}56,6'E$ de groene spitse lichtboei MG 11 door een groene spitse ton "MG 11";
 - b. $\pm 51^{\circ}25,0'N - 3^{\circ}55,5'E$ de groene spitse lichtboei MG 5 door een groene spitse ton "MG 5";
 - c. $\pm 51^{\circ}23,4'N - 3^{\circ}55,0'E$ de groene spitse lichtboei PvB 3 door een groene spitse ton "PvB 3".

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 Nos 529.1, 529.2, 529.3, 628, 616 en 612).

(Ned. B.a.Z. 4132 – 1982)

24/148 Westerschelde. — Nauw van Bath. Wrakken.

1. Schrappen op pos. $51^{\circ}23'47"N - 4^{\circ}12'46"E$: het teken van een wrak ongevaarlijk voor de bovenwaterscheepvaart.
2. Aanbrengen de volgende ondiepten «Wk», op :
 - a. $51^{\circ}23'52"N - 4^{\circ}12'33"E$, 105 dm;
 - b. $51^{\circ}23'47"N - 4^{\circ}12'46"E$, 114 dm.

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

(Ned. B.a.Z. 3912 – 1982).

PUBLICATIE

Getijtafels voor Oostende, Zeebrugge, Vlissingen, Prosperpolder en Antwerpen 1983.

Te bekomen mits voorafgaande betaling van 40 F per exemplaar op p.r.k. 000-2005821-55, van het Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust, Hydrografie, Residentie «De Mast», E. Feysplein 15 (2de verdieping), 8400 Oostende (tel. 059/50.19.61).

ofwel op p.r.k. 000-2005820-54 van het Ministerie van Openbare Werken, Antwerpse Zeediensten, Studiedienst, Rek. A, Loodsgebouw te Antwerpen (tel. 03/231.57.74).

REEDS ELF OOSTENDSE KOPPELS OP DE HARING!

Oostende heeft vroeger lange tijd een haringtraditie gehad, nog uit de tijd van de „Franse Koolbak”, met beroemde namen van schippers als, om er maar één te noemen, Charel Pincket.

Voor onze jonge lezers willen we wel verduidelijken wat de „Franse Koolbak” was, waarmee onze haringvisserij gewoontelijk zeer voorzichtig moesten zijn.

De Franse koolbak was het wachtschip, die onze vissers, die het waagden in de Franse verboden territoriale zone te komen, bij de kraag trachtte te pakken en op te leiden, gewoonlijk naar Duinkerke. Daar werd het vaartuig dan aan de ketting gelegd en er volgde een fikse boete te betalen. De opsporingsmiddelen van op de patrouilleschepen waren toen natuurlijk bijlange zo perfect niet als thans en beperkten zich doorgaans tot visuele waarnemingen. We spreken hier inderdaad van 50 jaar terug. Maar ook aan boord van onze haringvisserij lag men op de loer en wanneer de Franse koolbak maar eventjes zijn neus liet zien, kwamen de radio's op onze haringschepen in werking en voor diegenen die in verboden zone visten, kwam het er dan natuurlijk op aan zo rap mogelijk weg te wezen. In die tijd at gans Oostende en omliggende, dagen lang, zelfs weken lang haring, want de haring was toen de beafstick van de arme mens, en er waren toen beduidend veel meer arme mensen dan nu.

De haringvisserij is in het midden van de jaren zeventig uitgestorven, niet alleen omdat er omzeggens niet veel meer zat vanwege de ring- en andere industriële visserij, maar ook wegens het uitvaardigen van een verbod op de haringvisserij in de Noordzee. Enkele jaren geleden is men dan terug schuchter aan haringvisserij gaan doen, toen een klein kontingent vrij gegeven werd. De paar koppels van toen zijn nu ech-

ter opgeklommen tot elf koppels, zodat we inderdaad terug van een haringvisserijvloot mogen gewagen. Deze elf koppels zijn de volgende: O.26/N.41, N.40/N.752, N.708/N.709, O.309/N.719, O.127/O.303, O.123/O.306, O.128/O.279, N.3/O.232, O.135/O.275, O.141/O.369 en ten slotte het koppel dat zich aan het klaar maken is op het ogenblik dat we dit schrijven, namelijk de N.597/N.45, hetzij 13 vaartuigen met als thuishaven Oostende en 9 vaartuigen met als thuishaven Nieuwpoort. Verleden jaar nog telden we ook koppels uit Zeebrugge, maar daar kijkt men toch wel wat meer de kat uit de boom. Er zijn 5 koppels in Zeebrugge die nu echter nog aan gullevisserij doen en wachten tot de haringvisserij meer zekerheid biedt.

Voor de afslag te Oostende is deze haringvisserij een goede zaak, maar gewoontegetrouw heeft men niet alleen voordelen, maar komt ook een slechte kant te voorschijn, namelijk een duidelijke minderaanvoer van ronde en bodemvis. Twee en twintig vaartuigen minder aan de afslag met gewone vis. Als we een gemiddelde van 17 dagen nemen over de korte en langere reizen van deze vaartuigen inbegrepen het binnenliggen, dan is dit toch elke week 9 vaartuigen minder! In aanmerking genomen dat de aanvoeren, vooral te Oostende, reeds niet bijster groot waren en heel wat dagen geen enkel vaartuig aan de afslag was, dan zijn 9 vaartuigen per week van zeer grote betekenis. Dat beduidt omgekeerd meer invoer van gewone vis. Maar ook in het buitenland hebben heel wat treilers en koters overgeschakeld op de haring. In Nederland bv. vanwege het feit dat heel wat meer gevangen mag worden, zoals in de havens van IJmuiden, Vlaardingen en onder meer ook Scheveningen duidelijk merkbaar is. Bij onze Noorderburen wordt echter niet alleen verse haring maar ook heel wat haring binnen gebracht die onmiddellijk na de vangst gezouten wordt en in vaten gedaan. Zo ver hebben onze mensen het nog niet gebracht. Men is er trouwens op onze kleine haringschepen niet voor ingericht.

Voor onze afslagen, alsmede voor de haringvisserij zelf, is de haringvisserij toch meer rendend dan de gewone visserij, terwijl dan ook, vanwege de minderaanvoer van de gewone vissoorten, hier eveneens betere prijzen gemaakt worden.

VERBOD OP HET VISSSEN VAN KOOLVIS

Volgens een verordening van de EEG-Commissie is vanaf 21 november de visserij op koolvis in de ICES-gebieden IIa (EEG-zone), IIIa, IIIb, c, d (EEG-zone) en IV door vaartuigen die de vlag van de Gemeenschap voeren, verboden.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN ENGELAND

In de loop van de maand november verkochten volgende vaartuigen in Engeland:

Z.319, de „Philadelphian” verkocht te Grimsby en zette 486 kits of 612 van onze bennen in de markt. Dit was goed voor een brutobesomming van iets over de 2 miljoen B.fr. of een gemiddelde van bijna 3.300 fr. de ben van 50 kg.

Z.27 „Mercurius” verkocht eveneens te Grimsby, waar dit vaartuig 350 kit of 441 van onze bennen in de afslag zette, goed voor een brutobesomming van 1,76 miljoen B.fr. of een gemiddeld van bijna vier duizend B.fr. per ben.

De O.315 was eveneens te Grimsby aan de afslag om er met 428 kit of 540 van onze bennen 1,59 miljoen B.fr. te besommen. Dit is een gemiddelde van bijna 3 duizend fr. de ben.

Of de kosten hiermede gepaard gaand opwegen tegen de prijzen, is wat anders, want ook op de Belgische markt zijn de prijzen op het huidige ogenblik zeer duur.

Verleden week verkochten opnieuw verscheidene Belgische vissersvaartuigen op Engelse afslagen. In Grimsby kwamen aldus de O.231, de Z.50 en de O.131 aan de markt. Ze maakten respectievelijk: O.231 „St.-Carolus” met 461 kit of 581 van onze bennen besomde 1,83 milj. B.fr., hetzij een gemiddelde van 3.160 fr. de ben. Z.50 „Tijl” zette 491 kit in de markt, hetzij 619 van onze bennen waarvoor 1,8 miljoen besomd werd of een gemiddelde van 2.900 fr. de ben. O.131 „Voluntas Dei” zette 382 kit in de afslag of 481 ben, waarvoor een brutobesomming gemaakt werd van 1,44 miljoen, hetzij een gemiddelde van 3 duizend fr. de ben en deze week maandag verkocht dit laatste vaartuig nogmaals na met defect te hebben moeten binnenlopen. Hij maakte nogmaals 1.350.000 fr.

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.

TOCH EEN IJSLANDER AAN DE AFSLAG

Nadat reeds verscheidene malen een IJslandse treiler aan de afslag te Oostende was aangekondigd, waarop dan telkens een tegenbericht volgde, staat het thans vast, dat heden vrijdag 26 november een IJslander aan de markt is.

Het gaat om een aanvoer van 3150 bennen, hetzij 2900 bennen rode poon en een paar honderd bennen varia.

Het is duidelijk dat deze vis te Oostende zeer welkom zal zijn waar men de laatste tijd heeft moeten vechten om aan vis te geraken. Hopen we nu maar, dat de handel zal zorgen dat het een tevreden IJslander wordt die terug vaart, opdat deze de weg naar de Oostendse afslag niet zou verliezen. Dat de groothandel dus niet probeert om van een tijdelijk groot aanbod in rode poon te profiteren om niet-voldoening gevende prijzen aan te bieden. Het zou kunnen verkeren.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten-
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Een week waarin voor de meeste vissoorten fantastische prijzen betaald geworden zijn. Kabeljauw kreeg tot 140 fr., vlaswijting tot 105 fr., heek tot 135 fr., schol tot 80 fr., leng van IJsland tot 90 fr. het kg. De tongen schommelden tussen 210 en 395 fr. het kg. met de grootste sortering als duurste.

Een erg kleine IJslandvangst bracht toch nog 1,7 miljoen fr. op nadat de vangst tegen een gemiddelde van nagenoeg 4.000 fr. per ben verkocht werd.

Slecht weer op de visserij en weinig te vangen werden aldus toch nog enigszins goedge maakt. Al is die opbrengst op zich zelf onvoldoende om de kosten te dekken.

Van het kanaal een paar tongvangsten die heel wat duurder verkocht werden dan voor veerten dagen. De meeste soorten haalden zelfs tot het dubbele van de prijs. Vanzelfsprekend is dat duidelijk merkbaar in de opbrengst. Zo besomde de Z.53 nu toch iets meer dan 2 miljoen met 260 bennen vis en 2.700 kg. tong.

De Westschepen brachten in hoofdzaak kleine gul op de markt, dit na veel slecht weer. De heel kleine sortering kreeg rond de 30 fr., de grootste sortering «5» tot 2.600 fr. de ben, de andere gul-sorteringen kregen tussen 3.600 en 6.000 fr. de ben. Grote wijting noteerde regelmatig tot 60 fr., de kleine sortering schommelde rond de 40 fr.

Steenschol is weer opgewaardeerd en kreeg tot 182 fr. het kg., voor haai werd tussen 56 en 75 fr. het kg. betaald terwijl de roggen van de hand gingen tussen 55 en 105 fr. het kg. Met kleine vangsten werden aldus onverwacht hoge opbrengsten bereikt.

De haringvisserij moeten ook deze week niet hoog van de toren blazen. Weinig geschikt weer om te vissen en bovendien weinig haring te vinden. Dinsdag een vangst van rond de 70 bennen die rond de 1.000 fr. de ben haalde. De meeste haringvisserij hebben deze week het grootste deel van hun opbrengst van de zogenaamde bijvangst vis gehaald.

De kustvisserij kon alleen in het begin van deze week voor garnaal en vis gezorgd. Vis die natuurlijk ook peperduur verkocht werd. Garnaal waarvoor geen al te hoge prijzen genoteerd werden aangezien er maar tussen 40 en 70 fr. het kg. betaald werd. De garnalvangst blijven overigens vrij groot. Sommige schepen brengen nog tot rond de 500 kg. in de afslag. Andere geraken nog aan geen twee bennen.

VRIJDAG 19 NOVEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
O.206	—	40	—	141.872

MAANDAG 22 NOVEMBER 1982

IJSLAND				
O.317				
KANAAL				
Z.34	—	150	3.375	1.541.432
WEST				
O.274	—	305	—	734.701
N.706	—	165	—	686.630
O.118	—	265	—	627.198
O.134	—	280	—	631.059
IJSLAND				
O.317	—	440	—	1.706.372
NOORD				
Z.53	—	280	3.870	2.044.974
KUST				
N.738/346	—	80	—	269.640

N.40/752	—	26	200 H	237.278
O.128	—	15	200	197.756
O.369/141	—	10	340	275.428
O.127/303	—	—	625 H	435.962
O.123/306	—	—	125 H	85.690
O.737/968	—	40	—	117.506
O.142/116	—	25	—	72.508
N.719/309	—	35	197	229.430
O.135/275	—	—	280	197.408

DINSDAG 23 NOVEMBER 1982

WEST				
O.285	—	180	—	526.941
O.114	—	145	—	343.410
KUST				
O.135/275	—	20	—	45.652
O.141/369	—	45	—	148.616
O.116/142	—	15	—	37.676
O.225/455	—	20	—	63.680

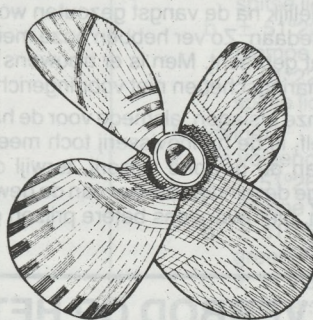
WOENSDAG 24 NOVEMBER 1982

WEST				
Z.47	—	50	1.027	427.470
KANAAL				
O.229	—	200	200	568.354

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



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

KUST

O.135/275	—	129	haring	101.910
O.141/369	—	340	—	268.520
O.309/N.719	—	210	—	165.900
N.3/232	—	17	—	14.700

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 22 november 1982

Grote schelvis	97,40/
Mid. schelvis	80,00/ 96,00
Kleine schelvis	68,00/ 69,00
Kabeljauw	125,00/129,00
Gul	85,00/115,00
Wijting	—
Schaat	112,00/
Zeebaars	50,00/ 70,00
Leng (witte)	82,00/
Blauwe leng	87,00/ 92,00
Schartong (Schotse schol)	40,00/
Heilbot	—
Koolvis	67,00/ 80,00
Hondstong (mieten)	39,00/ 57,00
Zeewolf	100,00/
Staart	—

Verwachtingen

VRIJDAG 26 NOVEMBER

IJslandse cargo: 2.900 bonen, 108 bl. leng, 31
zeewolf, 1.300 kg heilbot

MAANDAG 29 NOVEMBER

KANAAL: Z.183 - O.33 - N.36 - Z.19

WEST: N.597 - O.35 - O.206 - O.243 - Z.502

DINSDAG 30 NOVEMBER

KANAAL: Z.39 (vermoedelijk)

WEST: O.108 - N.45 - N.736

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 18 NOVEMBER 1982

O.313	N	800	320	12	1.032.070
Z.47	W	700	170	10	827.120
Z.465	W	400	50	11	416.430
Z.492	W	500	40	12	507.160
					2.782.780

VRIJDAG 19 NOVEMBER 1982

Z.589	W	300	55	6	471.250
Z.506	N	500	205	12	1.190.030
Z.324	W	600	80	9	773.290
					2.434.570

MAANDAG 22 NOVEMBER 1982

Z.296	N	3.000	230	10	1.600.330
Z.576	W	800	100	12	758.850
Z.601/201					
	K	—	45	2	264.250
Z.404/501					
	K	—	40	2	161.280
Z.471/472					
	K	—	40	2	335.870

Z.580/578
K — 20 2 144.840
.265.420

DINSDAG 23 NOVEMBER 1982

Z.507	K	800	45	10	496.430
Z.573	KRP	—	65	10	414.470
Z.44	W	2.000	160	12	1.127.380
Z.89	W	3.500	300	11	1.940.640
Z.321	W	650	50	10	381.230
Z.189	W	400	170	12	796.490
Z.186	KN	5.000	300	18	2.553.470
Z.424	W	400	180	12	872.490
					8.582.870

WOENSDAG 24 NOVEMBER 1982

Z.84	W	1.500	160	11	1.289.430
Z.526	W	200	120	12	593.650
Z.14	KN	3.000	190	12	1.586.480
Z.181	KRP	—	110	11	724.395
Z.176	W	200	170	13	819.730
N.15	W	5.000	400	12	2.159.340
Z.563	W	100	12	2	96.870
Z.554/560	K	—	30	2	225.580
Z.580/578	K	—	10	1	118.490
					7.613.965

NIEUWPOORT

VRIJDAG 19 NOVEMBER 1982

VIS			
N.723	4.424 kg.	292.510 fr.	
N.575	692 kg.	42.525 fr.	
N.710	692 kg.	42.525 fr.	

Eén vaartuig van de West en één koppel spanvissers losten hun slechte weervangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering 1 à 3 kreeg 319 à 325 fr./kg, tong nr. 4 of fruitong 316 à 322 fr./kg en tong der sortering nr. 5 en kleine 262 à 280 fr./kg. Grote tarbot haalde 305 à 315 fr./kg, varia 180 fr./kg en griet 220 à 230 fr./kg. Middenslag- of drieling pladijs haalde 65 à 75 fr./kg en visjes 1750 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 6200 à 6400 fr. de ben geboekt en gul tegen 3500 à 5000 fr. de ben, voorkleine gul kreeg 3500 à 3600 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog haalde volgende prijsnotering. Moerrog 85 à 90 fr./kg, tilten 80 à 85 fr./kg en scherpstaarten 80 à 82 fr./kg. Grote wijting kocht men tegen 3100 à 3200 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 1800 à 1900 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1700 à 1750 fr. de ben. Tongschar bekam 80 à 151 fr./kg, rode soldaten 80 à 90 fr./kg en robaard 65 à 70 fr./kg. Zeehond werd aan 2500 tot 2600 fr. de ben genoteerd, zeehaai aan 1500 tot 1750 fr. de ben en knorhaai aan 1750 à 2250 fr. de ben. De marktprijzen konden door invloed van de slechte weersomstandigheden duur genoemd worden.

MAANDAG 22 NOVEMBER 1982

VIS			
N.575	2.371 kg.	119.169 fr.	
N.710	2.371 kg.	119.170 fr.	
N.88	1.998 kg.	115.193 fr.	
N.590	1.997 kg.	115.194 fr.	
N.22	2.000 kg.	110.681 fr.	
N.720	1.999 kg.	110.682 fr.	
N.172	1.768 kg.	104.520 fr.	
N.788	1.767 kg.	104.520 fr.	

GARNAAL			
N.782	167 kg.	8.991 fr.	
N.700	342 kg.	16.350 fr.	

N.349	412 kg.	19.517 fr.	
N.211	238 kg.	11.074 fr.	

HARING

N.45	2.438 kg.	56.601 fr.	
N.597	2.437 kg.	56.600 fr.	

Vier koppels gullevisers losten hun vangst op de maandagmarkt. Zo bestond de aanvoer hoofdzakelijk uit kabeljauw, gul en wijting. Noch variatie, noch tong werden aangevoerd. Grote pladijs haalde 75 à 80 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 70 à 75 fr./kg en visjes 45 à 55 fr./kg. Kabeljauw werd tegen 5600 à 6000 fr. de ben opgekocht en gul tegen 3350 à 5000 fr. de ben. de voorkleine gul werd zelfs aan 3300 tot 3500 fr. de ben genoteerd. Grote wijting kwam 2750 tot 3100 fr. de ben en kleine wijting 1400 tot 1550 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 2200 tot 2400 fr. de ben geboekt en kleine zandschar aan 1800 tot 2000 fr. de ben. Ongeveer werden 1160 kg garnaal te koop aangeboden waarvan de prijs varieerde van 41 à 56 fr./kg. Eveneens werd door één koppel spanvissers ong. 5000 kg haring gelost, waarvoor de prijs van 12,95 fr./kg bekomen werd. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een ruime belangstelling vanwege de handelaars alsmede door een lonende prijsnotering voor alle aangevoerde soorten.

DINSDAG 23 NOVEMBER 1982

GARNAAL			
N.349	422 kg.	22.036 fr.	

WOENSDAG 24 NOVEMBER 1982

VIS			
N.88	1.264 kg.	74.509 fr.	
N.590	1.264 kg.	74.510 fr.	
N.22	1.187 kg.	78.834 fr.	
N.720	1.187 kg.	78.834 fr.	
N.172	1.166 kg.	81.430 fr.	
N.788	1.165 kg.	81.430 fr.	
N.575	1.166 kg.	78.700 fr.	
N.710	1.166 kg.	78.700 fr.	

GARNAAL			
N.782	274 kg.	15.194 fr.	
N.349	270 kg.	16.350 fr.	

Vier koppels spanvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Noch tong noch variatie werden aangevoerd, zodat voor Westvis een dure prijsnotering werd bekomen. Kabeljauw, gul en wijting deden het uitstekend op de veiling. Zo werd voor kabeljauw de recordwaarde van 7500 fr. geboekt, dergelijke prijsnotering werd in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort nog nimmer genoteerd. Gul haalde 3050 à 6500 fr. de ben, de voorkleine gul bekam 3100 à 3200 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2950 à 3200 fr. de ben en kleine wijting 1900 à 2100 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2250 à 2400 fr. de ben en kleine zandschar 1650 à 1800 fr. de ben. Grote pladijs kreeg 70 à 75 fr./kg, drieling- of middenslag pladijs 2750 à 3250 fr. de ben en visjes 2100 à 2500 fr. de ben. De weinig aangevoerde garnaal haalde 51 à 61 fr/kg. Door de geringe aanvoer in andere havens werd de markt gekenmerkt door een goede interesse vanwege de handelaars en door een dure prijsnotering voor alle aangevoerde westvissoorten.

— De direktie der Stedelijke vismijn van Nieuwpoort deelt mede dat de uren van verkoop als volgt werden gewijzigd:
van maandag tk. 29 november 1982 af geschiedt de verkoop van vis en garnaal iedere werkdag om 8 uur.
De zaterdag vangt de verkoop van garnaal om 9 uur aan.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
19 nov.	2	5.808	377.560	
22 nov.	4	17.015	950.499	
24 nov.	4	9.565	626.947	

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
22 nov.	4	1.159	54.632	41	56	
23 nov.	1	422	22.036	47	55	
24 nov.	2	544	31.544	51	61	

HARINGAANVOER

NIEUWPOORT

22 nov.	1	4.875	63.131	12,95	12,95
12 nov.	3	7.305	114.608	14,80	16,00

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

SCHADEGEVALLLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Toen de schipper van de Z.500 zich aan boord van zijn treiler begaf stelde hij vast dat de vorenste bokkepoot aan bakboordzijde ingedeukt en geplooid was. Bij onderzoek bleek dat de averij veroorzaakt was door de Z.484 tijdens het manoeuvreren in de Zeebrugse vissershaven.

■ Op de visgronden kreeg de O.309 de kuil in de schroef. Pogingen om het euvel te verhelpen bleken vruchteloos zodat sleephulp noodzakelijk was. De assistentie van de N.719 werd ingeroepen die de O.309 naar Oostende opsleepte.

■ In de Zeebrugse vissershaven werd de Z.507 aangevaren door de Z.289 tijdens het verhalen. Hierbij werd averij veroorzaakt aan de bakboordzijde van de Z.507.



Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	22 november	23 november	24 november
Lappen	307 342	.....	287 330
Grote	366 394	.....	350 360
3/4	325 359	.....	334
Bloktongen	305 322	.....	290 315
Vóór-kleine	264 290	.....	250
Kleine	204 227	.....	215 228
Slips	190 201	.....	196 200

ZEEBRUGGE

Grote	373 378	316 327	312 318
Bloktongen	387 389	367 388	344 369
Fruittongen	293 362	241 280	235 236
Schone kleine	240 248	210 214	168 208
Kleine	220 236	167 203	160 180
Tout petit	213 218	164 170	130 147
Slips	211 215	140 149	173 146

NIEUWPOORT

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

PLADIJS

OOSTENDE

	22 november	23 november	24 november
Platen	78	.....	79
lek (groot-klein)	74 79	.....	70
Derde slag	72	.....	64 66
Platjes	47	.....	37

ZEEBRUGGE

I	69 72	69 72	60 68
II	76 64	70 73	63 65
III	58 61	59 64	54 56
IV	40 41	41 50	39 42
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75 80	.....	70 75
Platjes	70 75	.....	55 65
Drielingen	45 55	.....	40 52

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP

SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als TAFELHOUDER

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

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

(10885N)



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

Ille Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	22 nov.		22 nov.		23 nov.		23 nov.		24 nov.		24 nov.		22 nov.		24 nov.	
Tarbot grote	371	383	319	365	.....	.....	294	324	360	400	332	407	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	294	312	259	325	.....	.....	245	260	262	.....	251	290	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	227	267	269	308	.....	.....	129	154	243	.....	203	232	.....	.....	.....	.....
Griet groot	230	240	278	.....	.....	.....	220	269	190	239	210	260	.....	.....	.....	.....
Griet middel	205	210	241	219	.....	.....	184	196	.....	.....	183	184	.....	.....	.....	.....
Griet klein	141	.....	142	212	.....	.....	115	138	170	180	143	147	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	27	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	136	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	111	127	.....	.....	.....	.....	.....	.....	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	110	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	90	101	95	112	.....	.....	102	106	70	74	87	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	85	98	95	94	82	.....	84	92	46	49	80	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	55	87	.....	.....	75	.....	84	86	34	42	62	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	81	80	.....	.....	76	81	.....	.....	62	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	82	79	.....	.....	74	77	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	41	44	50	48	.....	.....	40	46	17	.....	33	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	130	140	130	140	130	139	138	144	93	117	131	.....	112	120	141	150
Gul (groot)	115	125	109	106	100	113	110	129	80	100	130	135	67	100	60	130
Gul (middel)	92	96	95	106	78	90	91	100	75	90	103	105	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	31	59	98	97	32	58	.....	.....	31	53	87	89	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	170	320	313	.....	.....	.....	294	.....	290	315	294	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	60	66	59	67	58	66	42	51	51	53	47	.....	55	62	59	64
Wijting klein	36	44	47	40	23	34	33	39	31	35	24	.....	18	31	38	42
Schar	28	37	36	34	36	40	26	31	.....	.....	20	26	38	48	36	48
Stenschol	83	182	.....	.....	99	180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	57	64	.....	.....	52	58	24	39	44	54	64	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	35	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	22	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	12	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	40	50	.....	.....	50	52	.....	.....	34	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	90	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	42	44	.....	.....	20	32	.....	.....	24	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	18	15	18
Rode Poon (roobaard)	50	.....	60	.....	.....	.....	54	60	.....	.....	16	50	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	54	48	.....	.....	18	32	.....	.....	37	30	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 16 november** werd aangevoerd : 513 kisten kabeljauw, 492 kisten wijting, 14 kisten schol, 47 kisten schar en 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg :

tarbot 18,00, zalm 17,60.

Per 40 kg :

kabeljauw één 228-192, kabeljauw twee 270-236, kabeljauw drie 250-200, kabeljauw vier 281-182, kabeljauw vijf 176-87, schol drie 176-170, schol vier 170-140, wijting drie 90-32, schar 134-104, steenbolk 59-36, fint 12,50.

Aan de **woensdagmarkt van 17 november** werd aangevoerd: 2015 kg tong, 9 kisten tarbot en griet, 54 kisten kabeljauw, 71 kisten wijting, 59 kisten schol, 9 kisten schar, 1 kist makreel en 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg :

tarbot 20,80-18,01, grote tong 21,54, grootmiddel tong 20,50-19,51, kleinmiddel tong 15,82, tong één 13,66-13'13, tong twee 9,45-8,65, zalm 18,40.

Per 40 kg :

tarbot 692-444, griet 432-248, kabeljauw twee 270, kabeljauw drie 242-230, kabeljauw vier 234, kabeljauw vijf 176-104, schol één 164, schol twee 162-158, schol drie 148-138, schol vier 140-106, schar 128-82, wijting drie 94-36, makreel twee 128, roggen 178-100, haai 152, steenbolk 70.

Aan de **donderdagmarkt van 18 november** werd aangevoerd: 106 kisten kabeljauw, 14 kisten wijting en 9 kisten schar.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.:

kabeljauw drie 262, kabeljauw vier 230, kabeljauw vijf 190-108, wijting drie 114-102, schar 120-114.

Aan de **vrijdagmarkt van 19 november** werd aangevoerd : 6325 kg. tong, 88 kisten tarbot en griet, 158 kisten kabeljauw, 89 kisten schelvis, 14 kisten wijting, 1121 kisten schol, 21 kisten schar en 46 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 23,30-20,90, grote tong 24,68-22,03, grootmiddel tong 23,54-22,32, kleinmiddel tong 19,63-17,19, tong één 16,98-16,45, tong twee 13,56-12,67.

Per 40 kg. :

tarbot 804-510, griet 548-351, kabeljauw één 266-210, kabeljauw twee 200, kabeljauw drie 260-214, kabeljauw vier 230-210, kabeljauw vijf 218-132, schelvis één 204-190, schelvis twee 184-166, schelvis drie 154-142, schelvis vier 114, tongschar 282-116, schol één 170-144, schol twee 168-130, schol drie 140-122, schol vier 122-110, wijting drie 168-114, schar 144-70, hammen met kop 312-230, haai 266-118, poontjes 76, kleine kreeft 236.

Aan de **maandagmarkt van 22 november** werd aangevoerd: 5.365 kg. tong; 45 kisten tarbot en griet; 224 kisten kabeljauw; 53 kisten schelvis; 36 kisten wijting; 566 kisten schol; 27 kisten schar en 83 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 23,48-21,83; grote tong 23,99-23,51; grootmiddel tong 22,51-20,57; kleinmiddel tong 17,20-15,12; tong één 15,24-14,88; tong twee 12,85-12,10.

Per 40 kg.: tarbot 768-528; griet 604-168; kabeljauw één 276-240; kabeljauw twee 272-250; kabeljauw drie 250-236; kabeljauw vier 228-218; kabeljauw vijf 200-140; schol één 160-148; schol twee 158-140; schol drie 144-120; schol vier 120-112; schelvis twee 193; schelvis drie en vier 136-106; wijting drie 156-126; schar 130-108; steenbolk 88-84; poontjes 56-52; haai 184-110; hammen zonder kop 690-420; hammen met kop 310-212; roggen 172-142.

NEDERLAND

■ Op de Nederlandse bokkentreiler G.O.11 „Cornelis Gerrit” werd een meter geplaatst, die de druk op de sleepkabels aangeeft zodanig, dat men onmiddellijk kan nagaan of het vstuig vastgekomen is, zodat de schipper aanstonds de trekkracht op de sleepkabels kan verminderen. De sekonden winst die men hier mede maakt kan erger voorkomen. Deze drukmeter werd geplaatst door een Britse firma en is de eerste die door deze firma in Nederland geplaatst werd.

GROOT-BRITTANNIE

■ Verleden week werden de eerste goede sprotlandingen te Brixham binnen gebracht. Dit is de eerste sprot op de Westkust van Engeland. De aanvoeren schommelden tussen 20 en 30 ton, hetzij 400 tot 600 van onze bennen. Van deze sprot gaat ook een gedeelte in uitvoer naar ons land.

■ Een krabbenvisser uit het Britse Weymouth, de „Amarante” kwam op de visserij in moeilijkheden en was verplicht om hulp van de kustwacht in te roepen. De reddingsboot van de kustwacht nam het vaartuig op sleeptouw en maakte een pomp klaar om het indringende water onder controle te houden. Alles scheen goed te zullen aflopen, toen het vaartuig plots slagzij maakte en langs de achterzijde onder water kwam. De drie bemanningsleden die fel verrast werden, sprongen over boord en werden door de reddingsboot opgenomen. Het kustvissersvaartuig ging verloren.

■ Peterhead die thans de eerste Britse visserijhaven geworden is, zag nu reeds de rekordbepijning van 1981 die over dit jaar 37,5 miljoen pond bedroeg (meer dan 3 miljard B.fr.), midden november reeds overschreden met 2,5 miljoen pond (200 miljoen B.fr.). Inderdaad werd de kaap van de 40 miljoen pond overschreden.

■ In een vraaggesprek heeft de Britse minister Alick Buchanan-Smith, die de speciale zorg heeft over de visserij, in het kabinet van de minister van landbouw Peter Walker, verklaard, dat de Britse visserijwachtschepen de controle van het nieuw visserijbeleid zoals het door de „Negen” (de tien min Denemarken) aangenomen werd, goed aankunnen, vooral in het geval dat, door de weigering van Denemarken om het uitgestippeld beleid te aanvaarden, nationale beschermingsmaatregelen zouden moeten uitvaardigd worden waaraan dan de strenge hand zou dienen gehouden te worden.

■ In Britse visserijkringen bezwaart men zich over het feit, dat in het, door negen partnerlanden aanvaard visserijbeleid, de Britse vissers slechts 900 ton tong toegekend werden van de 21 duizend ton gezamenlijk kwotum. Deze verdeling is echter gegrond op historische rechten en de Britten hebben altijd, vreemd genoeg, de tongvisserij links laten liggen. Het is Nederland die hier het leeuwenaandeel verwerft met 15.800 ton, tweede in de rij komt België met 1.750 ton (35 duizend bennen), West-Duitsland 1.400, Denemarken 800 en Frankrijk 350 ton. Het gaat hier over tongvisserij in de Noord-zee.

■ De Britse regering zal een krediet van 1,1 miljard B.fr. ter beschikking stellen voor een promotiekampagne van Britse voedingsprodukten. De visprodukten zijn hierbij uitgesloten. Hier omtrent ondervraagd, antwoordde de minister, dat de visserij over een eigen propagandaorganisatie beschikt. Het verschil ligt hem echter hierin, dat het de visserij is die deze campagne draagt door heffingen op de aanvoer, terwijl dit niet het geval is voor de promotiekampagne voor de Britse voedingsstoffen, waar land- en tuinbouw en veeteelt niet voor zullen moeten tussen komen.

■ De bemanning van de Britse treiler „Internos” die van Buckie naar Peterhead per minibus overgebracht werd kreeg met een zwaar ongeval af te rekenen toen de minibus de weg verliet en over kop ging. Een bemanningslid kwam om het leven, twee werden naar het hospitaal overgebracht, terwijl de anderen ter plaatse verzorgd werden.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht

Door 81 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
43.760 kg.	Tong	f 669.226,22	van f 24,74 tot f 7,99
14.489 kg.	Tarbot	f 200.936,44	van f 22,85 tot f 6,66
204.730 kg.	Schol	f 645.463,90	van f 4,28 tot f 2,41
50.900 kg.	Kabeljauw	f 175.666,06	van f 9,85 tot f 1,64
3.490 kg.	Griet	f 27.330,40	van f 10,29 tot f 3,55
9.335 kg.	Schar	f 19.475,68	van f 3,35 tot f 1,26
31.490 kg.	Wijting	f 47.664,18	van f 2,33 tot f 1,09
110.150 kg.	Diversen	f 422.471,47	
468.344 kg.		f 2.208.234,35	

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Er gaan in Groot-Brittannië geruchten, dat er een voorstel op tafel gelegd werd voor olieprospekties en boringen in de zeer visrijke baai van Morecambe-Bay. Hierdoor zou bijna één vijfde van de visserijgronden voor de visserij verloren gaan. In dit verband had de visserij een onderhoud aangevraagd met de manager van „British Gas”, maar de betrokken woordvoerder gaf niet te veel vrij over eventueel bestaande plannen. Men doet er vooral aan kabeljauw- en haaienvisserij.

■ Het Britse Comité voor de Ierse Zeevisserij heeft beslist de regering aan te pakken voor de toekenning van een brandstofsubsidie, zoals dit reeds in Frankrijk bestaat, zegt het betrokken Comité. Wanneer een gemeenschappelijk visserijbeleid tot stand komt, ware dit trouwens het ogenblik voor een algemene maatregel voor subsidiëring van de brandstof in alle landen, al-

dus het Comité. Wij zelf hebben er al meer op gewezen, dat in alle landen deze eis aan het groeien is. En zeggen dat men België voor 1981 verweten heeft subsidies te geven, waar ze in andere landen voort onder bedekte vorm worden gegeven.

■ De speciale Britse zeevistrain inzake propaganda voor meer visverbruik, kreeg in de loop van het aandoen van verschillende grote Britse steden, meer dan 30 duizend bezoekers. Nochtans heeft men het nog niet gewaagd over resultaten van deze campagne te spreken, gezien de hoge onkosten van deze vorm van propaganda. Anderzijds zou het meer gelegen komen, moest er meer vis vrij gegeven worden, zodat meer kan aangevoerd worden. Het is niet volledig logisch om te zoeken de vraag voor visverbruik te doen verhogen, als er niet voldoende aanbod is in de afslagen, zoals dit nu duidelijk het geval is, waardoor de vis te hoge prijzen in de detailhandel krijgt, hetgeen dan weer een rem vormt voor meer visverbruik.

■ De twee houten Britse treilers „Frances Bogen” en „Wendy Pulfre” die in het paar vissen al meer in het nieuws kwamen vanwege rekordvangsten, deden er alweer zoveel bij. Verleden week verkochten zij in Grimsby en geraakten aan een brutobesomming van 7 miljoen met een vangst van 1.624 kist of 2.046 van onze bennen na een veertiendaagse reis. Het was hoofdzakelijk kabeljauw en gul waarvoor zij 4.750 fr. gemiddeld kreeg per ben van 50 kg. Met deze nieuwe besomming hebben zij samen dit jaar thans meer dan voor 80 miljoen B.fr. binnen gebracht. Voor beiden dus elk meer dan 40 miljoen en daar kan nog wat bijkomen. Men moet het maar kunnen.

E.E.G.

■ Meer en meer blijkt dat de Negen partnerlanden waarbij we Denemarken dan niet rekenen, beslist hebben, niet meer terug te komen op de laatste voorstellen en in geen geval de buitensporige eisen van Denemarken zullen inwilligen. Indien, op de conferentie van Kopenhagen, de Denen niet inbinden, zal het visserijbeleid waaraan de Negen hun goedkeuring hebben gehecht, in nationale reglementen en wetten omgezet worden, zodat ten slotte hetzelfde resultaat zal bekomen worden. Dit was hetgeen onder meer ook Alick Buchanan-Smith, de Schotse visserijminister op een persconferentie in Groot-Brittannië duidelijk maakte.

■ Het voornaamste bezwaar tegen de toetreding van Spanje tot de E.E.G. zal uitgaan van Frankrijk en dit in het bijzonder voor wat de visserij in de Golf van Gascogne en langs de Franse kusten van de Atlantische Oceaan betreft. Daar zit het er nu al regelmatig bovenop tussen Franse vissers, de Franse marine en de talrijke Spanjaarden, die met of zonder vergunning in deze wateren vissen. De Spanjaarden spreken over hun historische rechten in deze wateren, terwijl de Fransen dit betwisten.

NASLEEP VAN FRANSE HAVENBLOKUS

12 SCHIPPERS VOOR RECHTBANK GEDAAGD

Men had de zaak bijna vergeten van het blokkeren van de Franse havens in augustus van 1980, dit door ontevreden vissers. Het was in die periode dat we zelfs Franse treilers aan de Oostendse afslag kregen omdat ook deze niet meer in Frankrijk konden markten. Het was ook de tijd van de ellenlange rijen wachtende auto's om een plaatsje te kunnen bemachtigen te Oostende, Zeebrugge en tot in Nederland om toch maar in Groot-Brittannië te geraken. Inderdaad waren, door het blokkeren van de Franse havens en van de Ferry-transportdiensten, tien duizenden Britse vakantiegangers in de Franse havens gestrand.

Ten slotte heeft de Franse marine een einde aan de blokus gesteld, waarbij aan weerszijden schade opgelopen werd. Over deze schaden en het onwettelijk optreden van de Franse vissersvaartuigen, werd in Frankrijk zelf de spons geveegd.

Men dacht dan ook alle narigheden hieromtrent vergeten zodat twaalf eigenaars van vissersvaartuigen vreemd opkeken, toen zij, door de eigenaar van het Britse jacht „Kyra” onlangs voor de rechtbank van Cherbourg gedaagd werden wegens schaden door dit vaartuig opgelopen.

Het was inderdaad op 20 augustus 1980 dat de „Kyra”, moe van het wachten, de blokus doorbrak. Dit ging echter niet zo gemakkelijk en verscheidene malen kwam dit jacht in aanraking met vissersvaartuigen die het trachten de weg af te snijden. Ook werd er met voorwerpen van op de vissersvaartuigen naar de opvarenden van de „Kyra” geworpen, zodat hierdoor eveneens schaden en zelfs aan de Britse opvarenden lichte verwondingen veroorzaakt werden. Toch geraakte het jacht door de blokus en dit onder handgeklap van de vele gestrande Britse vakantiegangers, die dit vanop de havenpier medemaakten.

In Groot-Brittannië werd de balans van de, door de „Kyra” opgelopen schade opgemaakt en thans worden de eigenaars van 10 vissersvaartuigen uit Cherbourg en twee uit Grandcamp

voor de rechtbank gedaagd. Dit doet natuurlijk in de visserijkringen van beide havenplaatsen heel wat stof opwaaien en in de Franse visserij over het algemeen. De betrokken reders wijzen er op, dat hun staking een wettelijk karakter had, en dat de „Kyra” verwittigd werd door de havenkapitein over de risico's van een poging tot doorbreken van de blokkade.

Het laatste woord in deze zaak zal echter aan de voorzitter van de betrokken rechtbank toekomen.

BEREIDT SPANJE ZICH VOOR OP EEN INTREDE IN DE EEG?

In bepaalde kringen in de EEG houdt men het niet voor onwaarschijnlijk, dat Spanje op 1/1/84 zijn intrede in de EEG zou doen! Dit zou dus binnen zeer afzienbare tijd zijn, namelijk amper iets meer dan één jaar.

Ook in Spanje schijnt men hier aan te denken, want de regering wenst een studieprogramma te laten uitvoeren voor een aangepast vissersvaartuig aan de wateren van de Gemeenschap! Dit studieprogramma heeft een begroting van 5 miljoen B.fr. De studie zou binnen de tien maanden moeten klaar zijn. De vaartuigen zouden aangepast worden, zowel aan de aard van de visserij, de tonnage die voor deze visserijen nodig is en de diepgang.

Als dit inderdaad zo is, dat deze fatidieke vervalldag zo dicht nabij ligt, dan mogen onze vissers wel de noodklok gaan luiden. We hebben hier reeds bij herhaling er op gewezen, dat de Spaanse visser het niet te nauw neemt en we hebben dit aan de hand van ellenlange voorvallen gestaafd, vooral wat betreft het aanwenden van netten met ondermaatse maaswijdte, het overschrijden van de hun toegekende kwota (alhoewel dit een algemene ziekte is) het vissen binnen territoriale wateren, enz., enz....

Met het voorbeeld van Denemarken voor ogen,

die heel wat meer van de gemeenschappelijke viskoek wenst in te palmen, dit dan natuurlijk ten nadele van de kwota van de andere lidstaten, en waardoor men niet tot een algemeen visserijbeleid komt, wachten ons zeker nog heel wat andere perikelen de dag dat Spanje lid wordt van de EEG en met zijn eisen voor de eigen visserij voor de dag zal komen. De impulsieve, zeer individueel-egoïstische aangelegde Spanjaard, zal het zeker nog moeilijker maken dan de Denen dit voor het ogenblik doen. Verder beklagen thans de meeste lidstaten er zich over, dat zij niet het aandeel krijgen waarop ze recht hebben. Met nog een partner meer aan de tafel die over een zeer grote visserijvloot beschikt, zal er nog heviger rond de groene tafel gevochten worden voor percenten en fracties van percenten. Het is duidelijk, dat men voor de nieuwkomer, iets los zal moeten maken van de kwota van de andere lidstaten. Wij zien dit echter niet goed zitten en zeker niet om een tweede maal tot een nieuw gemeenschappelijk visserijbeleid te komen voor de „Elf” in plaats van de „Tien”. Als Portugal ook het licht op groen krijgt, dan kunnen we de soep opnieuw herkoken en uitscheppen voor „Twaalf”. Zeker geen aangename toekomstperspectieven in het verschiet.

ZES VISSERS UIT DIEPPE VERDRONKEN IN DE SEINE-BAAI

Voor de opening verleden week maandag van de visserij op de St.-Jacobsschelpen in de Seinebaai, waren drie vaartuigen uit Dieppe zondagmiddag uit Dieppe afgevaaren. Dit waren de 16-meter lange „Flibustier” die als eerste vertrok, de „Sainte-Rita” en de „Tréportais”.

Aan boord van de „Flibustier” bevonden zich de schipper-eigenaar, 29 jaar en verder vijf bemanningsleden respectievelijk 36, 29, 28 en 26 jaar. In de loop van de middag had men echter reeds te kampen met windsterkte „7” terwijl deze nog tegen de avond aanwakkerde. Hierop besloot men naar een Franse haven te lopen om beter weder af te wachten.

De „Tréportais” wendde de steven en liep naar Le Havre. De „Sainte-Rita” met aan boord schipper-eigenaar Claude Hérault, broeder van de schipper-eigenaar van de „Flibustier” zette koers naar de Franse haven „St.-Vaast-La-Hougue” waar vader Hérault woonde. De „Flibustier” besloot de „Sainte-Rita” te volgen, die echter een zwaarder vaartuig is en over een machtiger motor beschikt zodat dit vaartuig de „Flibustier” uitliep.

Toen in de vroege morgen van de maandag Claude nog altijd zijn broeder niet zag afkomen, werd hij ongerust en besloot alarm te slaan, des te meer omdat sinds drie uur lang geen teken van leven meer doorkwam van de „Flibustier”. Onmiddellijk werden opzoekingen ingeleid, zowel door de Franse Marine als door het Ministerie van Marine zelf, evenals door de reddingstations en door de visserij op zee die verwittigd werd. De opzoekingen werden de ganse maandag en zelfs de dinsdag voortgezet tot men de woensdag officieel aanvaardde dat de „Flibustier” verloren gegaan was.

Wat de oorzaken kunnen zijn, werden drie veronderstellingen naar voor gebracht. Deze van een overvaren door een cargo, alhoewel de „Flibustier” reeds uit de normale vaartroute van het cargoverkeer was; verder het lopen op de rotsen van de eilandjes van de Baai van Veys en deze, waarvan men veronderstelt, dat het de ware oorzaak zal zijn, namelijk de na elkaar komende zware golven waarvan het schip zich niet heeft kunnen herstellen en gekapseisd is, met, gezien het nachtelijk uur, de wachtman in de brug en de andere bemanningsleden nog in hun kooi lagen.

De „Flibustier” was ongeveer 16 m. lang, 5,20 m. breed, maar slechts met een diepgang van 1,56 m., hetgeen voor zware zee wel aan de lage kant ligt.

In het vaartuig bevond zich een nieuwe motor van 260 pk. Alle zes opvarenden waren gehuwd en laten hierbij samen 14 wezen achter, terwijl een 15de op het punt staat geboren te worden. Voor de visserijkringen van Dieppe is het een zware slag, terwijl Claude Hérault, broeder van de achtergebleven schipper-eigenaar van de „Flibustier” zich voortdurend beklaagt in dit slechte weder niet bij zijn broer gebleven te zijn.

Maar zelfs dan veronderstelt men, dat het drama zich zo snel heeft afgespeeld, dat tussenkomst niet mogelijk zou geweest zijn, alhoewel misschien de man in de brug in het water kan terecht gekomen zijn.

Men verwijt anderzijds toch wel het fiskale systeem in Frankrijk, dat de schepen gebouwd worden om zo weinig mogelijk tonnage te laten blijken, omdat de lasten betaald worden per brutoton. Dit zou de reden zijn waarom de diepgang van de „Flibustier” zo klein mogelijk werd gehouden, ten laste van de stabiliteit. Het is ook een reden waarom men thans de vissersvaartuigen terug afslankt, namelijk om minder weerstand in het water te moeten overwinnen kwestie van brandstofbesparing. Er is echter geen voordeel, zonder een bepaald nadeel en dit afslanken gaat ook wel ten nadele van de stabiliteit en de veiligheid. Er zijn ongelukkig echter dramas nodig om de vinger op de wonde te leggen.

JAPAN

■ In 1981 heeft Japan een rekord aan vis aangevoerd, namelijk 11,336 miljoen ton of bijna 900 duizend ton meer dan het vorig jaar. Hiermede bleef Japan niet alleen nummer één op de wereldranglijst, maar scheidt zich verder af van de eeuwige tweede, de Sovjet-Unie. Deze 900 duizend ton meer dan het vorig jaar betekent reeds meer dan 20 maal de Belgische totale aanvoer aan visprodukten.

CANADA

■ De nieuwe Canadese minister voor de visserij, de heer Pierre de Bane, die de heer Romeo Le Blanc heeft opgevolgd, heeft er mede gedreigd, dat Canada de visserijrechten zou kunnen onttrekken aan die landen, die een embargo zouden stemmen op de invoer van zeerobbenprodukten. Het is vooral Frankrijk dat hierdoor zou getroffen worden, waarvan de diepzeevisserij over visserijrechten in de Golf van de St.-Laurentstroom beschikt.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SCHOTSE WAARSCHUWING TOT EIGEN REGERING EN DE DENEN

De grote Schotse Redersfederatie S.F.F. heeft tot de eigen regering een waarschuwing gericht dat onderhandelingen met de Denen om hen, via bepaalde toegevingen door het toekennen van bijkomende visserijrechten en kwota, moeten ophouden. De S.F.F. is totaal gekant tegen verdere onderhandelingen. Genoeg is genoeg, zeggen de Schotten. Ze zullen zich hardnekkig verzetten tegen elke verdere toegeving om Denemarken tot het aanvaarden van het gemeenschappelijk visserijbeleid te bewegen.

Zoals men weet, ligt Denemarken dwars omdat het een bijkomend kwantum van 20 duizend ton makreel wenst op de Schotse westkust in een gebied waar het moeilijk historische rechten kan laten gelden. Behalve deze 20 duizend ton, wensen zij ook nog bijkomende visserijvergunningen rond de Shetland-eilanden, ook al een gebied waar de Schotse vissers regelmatig komen vissen en hier, wegens het vergunningsstelsel ook al, volgens hun overtuiging, genoeg hebben moeten inbinden. Het valt ook al niet mee voor de Britten, dat een vroegere Deense schipper, thans lid van het Europees parlement, een verklaring ten beste gaf, dat de Britten reeds meer toegewezen kregen, dan zij in staat zijn aan te voeren, vooral dan wat de makreel betreft. Verder betoogde deze heer, Kent Kirk, dat de Denen wel over historische rechten beschikken op makreel op de Westkust van Schotland.

De overige E.E.G.-landen, Groot-Brittannië inbegrepen, hadden nochtans in een uiterste poging aan Denemarken 7 duizend ton makreel toegekend, samen met een contingent schelvis van 1.400 ton uit het E.E.G.-aandeel in de Noorse wateren, terwijl West-Duitsland eveneens een klein kwantum van de haar toegewezen vis had aangeboden. Dit heeft echter allemaal niet kunnen baten. Inderdaad wijst Denemarken er op, dat zijn visverwerkende industrie in nood zit voor materiaal. Hoeveel hiervan voor de vismeelfabrieken bestemd is, wordt echter niet vrij gegeven. Nederland heeft anderzijds in de laatste jaren ook niet hoog kunnen oplopen met de Deense houding, want het waren vooral de Denen, die zich hebben verzet tegen het toekennen van een kwotum zomerharing voor de verwerking tot maatjes. Hierin speelde voor Denemarken echter het concept mede van concurrentie voor de eigen haring die dit land intussen gretig mocht vissen in de Skagerrak voor eigen deur. Dit was trouwens ook de aanleiding dat een Nederlandse trailer in de Deense haven Hirtshal gingen liggen om Deense haring opgekocht in de plaatselijke afslag aan boord van deze trailer tot maatjesharing te gaan verwerken.

Wij zelf veronderstellen dat het ten slotte tot een compromis zal komen, omdat dit een typische Europese oplossing is, compromis die misschien in marge van de besprekingen van de eerste ministers van de E.E.G. op 3 en 4 december in Kopenhagen, kan tot stand komen.

GROOT-BRITANNIE

■ Schipper Alan Walker uit Hall, van de 61 meter diepvrieshektreiler „Norse” werd voor de Ierse rechtbank van Cork, veroordeeld tot een boete van 4,8 miljoen B.fr. wegens illegale visserij in Ierse wateren in het gebied van de Blasket-Eilanden. Volgens betrokken schipper heeft de Ierse Navy een vergissing begaan in het vaststellen van zijn positie. Volgens de kapitein van het Ierse wachtschip bevond de „Norse” zich 0,8 mijl binnen de 12-mijlszone. Dit bedrag was samengesteld uit een boete van 1,5 miljoen, de visvangst ter waarde van 1,8 miljoen en 1,5 miljoen voor vistuig.

■ De Britten wensen dit jaar iets uit het haringseizoen te halen in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee. Verleden jaar werd het hun toegekend kwotum praktisch niet bevestigd, maar dit jaar schijnt er hier verandering te zijn in gekomen. Inderdaad zijn er onlangs 4 treilers uit Peterhead naar Great-Yarmouth afgevoerd voor de haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee. Het is 15 jaar geleden dat nog vissers uit Peterhead in dit gebied op haring kwamen vissen. Het is het gevolg van de inlichtingen die men te Peterhead doorspeeld kreeg over goede vangsten door de Nederlanders, dat men besliste eveneens de kans waar te maken.

■ Na de tevredenheid die zich enkele weken terug manifesteerde bij de Britse vissers over de toegestane financiële hulp aan de Britse visserij ten bedrage van ongeveer 1,3 miljard B.fr., winnen de reacties nu langzamerhand veld, dat dit bedrag onvoldoende is, in het licht gezien dat het thans circa 18 maanden geleden is, dat de vorige financiële hulp verdeeld werd. L'appétit vient en mangeant, zegt de Fransman.

VERDERE HERRIE IN ENGELAND OVER HERREGISTRATIE SPAANSE TREILERS

Op een schriftelijke vraag hem gesteld door een lid van het Brits Lagerhuis, waar bij deze zijn ongenoegen en ongerustheid deed kennen over het feit, dat reeds 97 Spaanse treilers heringeschreven zijn onder Britse vlag, antwoordde de Schotse minister voor de visserij, de heer Alick Buchanan Smith, dat dit cijfer slechts 60 was, waarvan Brixham de meeste voor zijn rekening heeft met 14 eenheden, gevolgd door Falmouth met 12. Verder krijgen we Milford met 11, Guernsey met 6, Aberdeen met 3, Grimsby met 2 evenals Lowestoft.

De minister ging niet akkoord met de beschuldiging door het lid van het Lagerhuis, dat de laatste tijd de herregistratie een gevoelige verhoging kenden. Volgens de minister was dit getal in februari 1982 reeds 50 eenheden om begin november reeds tot 60 op te klimmen. Het lid van het Lagerhuis vond dit echter een zeer grote aangroei, namelijk met tien eenheden in 8 maanden tijd. Verder wenste hij te weten hoeveel Spaanse treilers nog op de wachtlijst staan voor herinschrijving onder Britse vlag.

Buchanan-Smith deelde nog mede, dat hij zich eveneens zorgen maakte over de groei van deze speciale vloot en dat zijn diensten aan het onderzoeken zijn (voor de zoveelste maal) op wel-

ke manier zij dit kunnen indijken of minstens in meer aannemelijke banen te houden en slechts toelating te verlenen voor herinschrijving voor treilers waarvan duidelijk vaststaat dat zij hoofdzakelijk Brits geworden zijn.

Er bestaat echter geen rechtstreekse mogelijkheid om de aankoop van Spaanse treilers door gemengde maatschappijen te verbieden, aldus de minister die echter beloofde, dat zowel zijn diensten, als de diensten te Brussel, verder zullen onderzoeken welke maatregelen zouden kunnen genomen worden ter bescherming van de belangen van de vloten van de lidstaten.

Met andere woorden werd zowel het lid van het lagerhuis, als de vissers met een kluitje in het riet weggestuurd. En de gevaarlijke Spaanse show gaat verder.

„HET VISSERIJBLAD”

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

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERLAND

■ De vreemde faktorijschepen hebben sinds verleden week voor het merendeel de Minch verlaten omdat de makreelvangst bij de Schotse en Ierse purlers eerder aan de lage kant zijn. Een paar weken terug waren er nog 33 vreemde faktorijschepen in Loch Broom voor anker om de makreelvangst over te nemen. De Oost-Duitse schepen mogen nu echter hun eigen kwota vis in de Canadese wateren gaan vangen, terwijl eveneens de visserij op Mauretanië geopend is waar ook Oost-Duitse faktorijschepen bepaalde kwota mogen vissen. Hierdoor vielen heel wat Oostblokschepen weg en was men meer op de eigen aanvoerhaven van Ullapool aangewezen, waar het dan ook een dringen werd en waar heel wat makreel de weg opging van de vismeelfabrieken.

■ Ook de Ieren lopen niet te hoog op met de nieuwe visserijovereenkomst. We hadden een hoger kwota verwacht dan deze ons toegekend voor 1982 en we stellen vast, dat dit voor ons land een status-quo gebleven is, aldus een woordvoerder van de Ierse visserij. Nochtans werd Ierland in de EEG een voorkeursbehandeling toegekend. Natuurlijk een Ier ziet het door een Ierse bril, zoals de Denen het op een Deense manier bezien, enz...

■ Schipper Val Noakes van het tweemans-kustvaartuig „Fair Chance” uit Folkestone ging verleden week met het uitzetten van het net mede over boord. De zoon van de schipper sprong onmiddellijk zijn vader achterna, zag zijn vader in het net hangen, maar kon hem niet bevrijden. Het al maar verder in het water zakkend net bedreigde ten slotte ook de zoon, zodat hij zich nog met moeite hiervan kon losmaken om onderuit te komen en zijn vader moest laten medezinken en verdrinken. Zeker een verschrikkelijke belevens.

■ De Ierse minister voor visserij Brendan Daly, heeft een verzoek vanwege Ierse zalmvisserij verworpen om een bepaald aantal zeerobben op de Ineskea-eilanden ter hoogte van de Mayokust, te mogen doden, ter bescherming van de zalmvisserij. Toen verleden jaar wel een aantal robben gedood werden, kwamen er heel wat protesten los. Dit indachtig zijnde, samen met het verslag van de marine-biologen dat de zeerobbenpopulatie in de laatste 2 jaar met 50% verminderd was, werd de toelating tot het doden geweigerd.

■ In Ierland zitten heel wat eigenaars van vissersvaartuigen in financiële moeilijkheden en kunnen niet aan hun opgenomen verplichtingen voldoen. Men schat dat dit zich uitstrekt over een totaal van 150 miljoen B.fr. Het gaat hier uitsluitend over aflossingen waaraan betrokken Ierse eigenaars niet aan de uitstaande opgenomen leningen kunnen voldoen. De Ierse moeilijkheden zal men zowat overal in alle partnerlanden terugvinden.

■ Voor de Ierse rechtbank van het graafschap Cork, zijn de Ierse schippers verschenen, die wegens illegale haringvisserij een tijdlang gevangen gehouden werden. De rechtbank heeft echter de zaak tot 25 januari verdaagd. Inderdaad bestaat de mogelijkheid dat de Brusselse Commissie toch een beperkt haringkwotum uitschrijft voor Ierse vissers in de Keltische Zee en aldus zou de rechtbank kunnen rekening houden met een mildere uitspraak in deze zaak.

FRANKRIJK

■ In een vorige uitgave, hadden wij het over het Russisch faktorijschip, dat in de Franse haven Boulogne de haring rechtstreeks zal overnemen van Franse haringkotters. Er zal drie duizend ton verwerkt worden aan boord bij voldoende aanvoer, aan een tempo van gemiddeld 150 ton daags. Na een aarzelend begin met twee Franse haringvaarders, neemt thans ook de industriële treiler „Cap Sainte Anne”, de semi-industriële treiler „Magritte” en de treiler „Portelois” aan de operatie deel. De aan boord verwerkte en diepgevroren haring zal door een ander Russisch vaartuig overgenomen worden voor transport naar Rusland.

■ Een houten kustvaartuig uit het Franse St.-Guénolé is verleden week door een 33 meter stalen hekreiler in de grond gelopen. Het kustvaartuig was vissende west van Panmarchpunt. Nadat de bemanning in het reddingsvlot had plaats genomen, werden zij door de hekreiler aan boord genomen.

NOORWEGEN

■ Door het Noors verbod op het verder bevissen van schelvis in de Noorse wateren van de Noordzee, zuidelijk van de 62°, worden ongeveer 100 Britse vissersvaartuigen getroffen, overwegend Schotse. Wel zou men nu kunnen op de gul vissen, maar zolang door Noorwegen het ten honderd van de bijvangst van schelvis niet bepaald wordt, is het voor de Britten te gewaagd. Geen schelvis meer, wil tevens zeggen, geen bijvangst aan schelvis. Zoals men weet lachen de Noren er niet mede en men is er als de kippen bij om de vaartuigen uit de EEG naar een Noorse haven op te brengen. Noorwegen had een vangst van 36 duizend ton schelvis voor de EEG vrij gegeven, maar dit schijnt, door overvloedige vangsten vroeger in het jaar, volledig opgebruikt.

ALLERLEI

■ Vooral Britse marine-biologen maken zich geweldig ongerust over de makreeloverbevissing. Ze wensen een volledige herziening van de makreelbevissing. Zo gezien slecht nieuws menen we voor de nieuwe machtige Nederlandse diepvriesvloot, waaronder verscheidene mastodonten van meer dan 70 meter. Na de haringtragedie vragen we ons af of we met éénzelfde makreeltragedie zullen geconfronteerd worden.

■ De Visserij-overeenkomst van 1977 met de Verenigde Staten, vijf jaar terug, was de eerste die de Gemeenschap met een niet-lidstaat afsloot. Deze overeenkomst is nog geldig tot 1 juli 1984 en kan worden verlengd. Zij heeft betrekking op het vissen door schepen van de Lidstaten van de EEG van een deel van de overschotten van de visserijbronnen in de 200-mijlszone van de territoriale wateren van de Verenigde Staten. Buiten het kader van deze overeenkomst vissen schepen van de Verenigde Staten in de kommunautaire wateren van het Frans Departement van Guyana en zijn er natuurlijk onderworpen aan de communautaire regels. Zij moeten in het bezit zijn van een vergunning die echter kosteloos is.

■ De „Atlantic-Freeze” een vroeger passagierschip van 5000 ton, dat omgebouwd werd in een moderne diepvriestreiler, werd in dwangverkoop voor 22,8 miljoen B.fr. verkocht bij een openbare verkoop te Cork in Ierland. Het schip was in maart van dit jaar aan de ketting gelegd. Het openingsbod was 1,8 miljoen. Van verscheidene zijden werd geboden tot 7,8 miljoen waarna het een duel werd tussen 2 liefhebbers met 22,8 miljoen als laatste bod. De koper was de Sardinie Shipping Corporation uit Liberia. Er waren liefhebbers uit verscheidene landen, maar aan dergelijke prijzen, alhoewel dit nog maar slechts een fractie is van de bouwprijs, zijn het slechts staatsmaatschappijen die dit risico aankunnen.

WORDEN EVENTUEEL BRITSE KANONBOTEN TEGEN DEENSE TREILERS INGEZET?

In verband met de weigering vanwege Denemarken het gemeenschappelijk visserijbeleid aanvaard door negen landen van de tien EEG-lidstaten met uitzondering van Denemarken, eveneens goed te keuren, zou, aan de hand van een mededeling uit de mond van de Schotse staatssecretaris Georges Younger, Groot-Brittannië bereid zijn kanonneerboten in te zetten om de Denen uit de Britse wateren te weren.

In het openbaar in het Brits parlement heeft de Britse minister voor landbouw en visserij, de heer Peter Wilker, deze verklaring echter afgezwakt, of minstens niet onderschreven, waar hij diplomatiek verklaarde, dat hij nog altijd hoopt, onder meer ter gelegenheid van de conferentie te Kopenhagen op 4 en 5 december, dat de Denen het EEG-gemeenschapsbeleid, reeds aanvaard door negen leden, zullen bijtreden.

In elk geval was de heer Younger zo radikaal, dat hij openlijk verklaarde, dat de Denen geen verdere concessies verkrijgen, onder meer voor een makreelkwotum, in Britse wateren en dat zij ook hun bijkomende vergunningen rond de Shetlandeilanden niet krijgen. Er zouden natio-

nale beschermingsmaatregelen genomen worden en de Schotse wachtschepen zouden hierin een grote rol spelen. Younger herinnerde er zelfs aan dat de Schotse visserijbescherming sinds 1980 zowat bijna één miljard B.fr. gespendeerd had in de uitbouw van een visserijbeschermingsvloot en luchtverkenning met ultramodern opsporingsapparatuur.

In dit verband zal op het bezoek van de Deense eerste-minister aan de Britse premier Thatcher op 22 november wel eveneens de visserij aangesneden geweest zijn.

Te melden valt nog een aanval van minister Walker op bepaalde Britse visserijbladen die, volgens hem te veel de kaart van de visserij trekken en te weinig deze van de Gemeenschap. Als de vakpers ook al niet volledig de kaart van de visserij mag uitspelen, dan vragen wij ons af wie het in dit geval dan zou doen? Hierin kunnen we de Britse minister zeker niet volgen. In elk geval is Denemarken nu toch ook verwittigd over een zekere anti-Deense ingesteldheid in de Britse visserij in het bijzonder en in Groot-Brittannië in het algemeen.