

het visserijblad

Verslijnt wekelijks
Vrijdag 28 augustus - Nr. 30

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

ZAL MEN IN BELGIË NOG SCHEPEN KUNNEN BOUWEN ?

Dat is de titel van een artikel vorige week vrijdag in De Lloyd verschenen van de hand van hun medewerker B. Vanden Bossche naar aanleiding van de kritieke financiële toestand waarin de regering verkeert en waardoor op ministerieel vlak niet alleen de kredieten zouden verminderd maar ook de tussenkomst van het Fonds der Marine inzake de interesten op het bij de NMKN geleend kapitaal. Dit was voor de koopvaardij zelfs veel groter dan voor de visserij, waarvan we toch kunnen zeggen dat de kredieten tot 85 t.h. opliepen in 15 jaar af te korten aan een interest welke na die tussenkomst op 3 t.h. neerkwam, wat meer dan nodig is, nu vooral de kosten van de brandstof enorme problemen begint te stellen.

De h. Vanden Bossche die zich vooral bezig houdt met de koopvaardij-aangelegenheden, die in onze ogen, praktisch dezelfde zijn als deze van de visserij inzake scheepsbouw, schrijft hieromtrent het volgende :

„In de loop van volgende maand zal een internationale groep, met o.m. de ministers van Verkeerswezen, EZ, Begroting en Financiën, zetelen teneinde de werking van de wet van 23 augustus 1948 op de kredieten voor de bouw van nieuwe schepen grondig te herzien.

Men wil hierbij als het ware een nieuwe politiek terzake uitwerken in het licht van de budgettaire mogelijkheden, heden en tijdens de komende jaren..... Daar Verkeerswezen klaarblijkelijk de last niet meer alleen kan dragen zal men trachten andere ministeries erbij te betrekken om de financiële inspanning te spreiden, wat trouwens logisch is.

Het is niet de eerste maal dat wij aandringen op de noodzaak een onderscheid te maken tussen de steun die aan de reders moet gegeven worden en de economische situatie van de scheepsbouwrijverheid. Het is inderdaad zo, dat indien men de groei van de Belgische handelsvloot wil bevorderen, men dringend een duidelijk beleid moet uitwerken opdat de reders zouden weten waar zij juist staan. Op Verkeerswezen denkt men voor het ogenblik aan een stelsel van toelagen ten belope van 75 t.h. van

de bellegging, met een interest van 5 t.h. op een looptijd van 15 jaar, maar ongetwijfeld zullen er aanpassingen zijn naargelang de economische bijzonderheden van de dossiers.

Een dergelijke politiek op punt stellen zal echter geen gemakkelijke zaak zijn; men zal moeten rekening houden met de verschillen in interestvoeten (nu 14,5 t.h.), met de hoge kosten die gebonden zijn aan de Belgische vlag en aan de buitensporige prijzen van de scheepsbouw — die niet gesubsidieerd wordt — in België.

In dit verband rijst een eerste vraag : wat zal de omvang zijn van de nieuwe bestellingen bij Belgische werven in de loop van de komende 5 jaren ? Hoewel de meeste Belgische reders daar liever niet te veel over willen vertellen kan men toch schattingen maken die dicht bij de werkelijkheid staan, dit rekening houdend met de overschakeling — voor sommige trafieken — naar meer verfijnde technieken, met de vernieuwing van tonnages en met de integratie van de Belgische vlag in nieuwe trafieken. Tussen 1982 en 1986 zouden opdrachten voor ten minste 12 schepen kunnen geplaatst worden, voor een gezamenlijk bedrag van 15 à 17 miljard fr., waaronder 6 of 7 containerschepen van 1300/1.500 TEU (al dan niet met eigen hijsuitrusting), 1 ro/ro schip en voor de rest vrachtschepen allerhande. Het zouden er meer kunnen worden indien het nieuw kredietbeleid redelijke voorwaarden schept, wat de reders ertoe zou kunnen aansporen nieuwe dossiers voor te leggen.

Zeventien miljard is geen peulenschil. Er is wel het Scheepvaartfonds (37 miljard), doch de verhogingen ervan zijn net voldoende geweest om de behoeften te dekken. Uiteraard komen regelmatig terugbetalingen binnen, maar er is ook de uitwerking van het moratorium voorzien in het jongste Alarmplan. Bovendien moet het deel wat de kleine werven betreft afgetrokken worden. En men heeft alle redenen om skeptisch te zijn als men beschouwt dat belangrijke toelagen — meer dan een miljard fr. — die aan een scheepswerf waren toegezegd voor een welbepaalde bouwopdracht plots werden afge-

leid om een gat in de staalnijverheid te dichten, waardoor de werf zich tot de reder heeft moeten wenden voor deze betaling..... En er zijn nog andere feiten. Het is geen grote kunst te voorspellen dat de financiële mogelijkheden van de Belgische Staat in de komende jaren fel zullen inkrimpen. Veelbetekenend is dat vanaf 1982 alle grote projecten van Openbare Werken aan het MCEC moeten worden voorgelegd. Daarenboven zal de Staat omstreeks 1983-84 genoodzaakt zijn..... om dezelfde gaten te dichten..... enorme leningen die in het buitenland werden aangegaan te hernieuwen, ditmaal aan 16-17 t.h. i.p.v. 7-8 t.h. zoals voorheen. Ondertussen zal de staalnijverheid alsmear meer tientallen miljarden opsorpen, en dan hebben wij het nog niet over de kernenergie.....

Een geldig beleid kan er o.i. pas komen als de regering eindelijk haar verantwoordelijkheid neemt. Het ongeluk is dat een dergelijke houding in een groot aantal sectoren tegelijk moet worden aangemen.....

Wat zal er binnen enkele maanden nog overschieten van de orderverwachtingen van de Belgische scheepswerven ?

B. VAN DEN BOSSCHE."

EN DE VISSERIJ ?

Wij kunnen de visie van schrijver van dit artikel slechts bijtreden en menen dat hetzelfde vraagstuk zich nog meer stelt voor de Belgische visserij die artisanal is ingesteld en waarbij voor de bouw van een vissersvaartuig, dat nu naar de 50 miljoen fr. opgaat, jonge vissers of reders zo maar niet 10 à 15 miljoen frank ter beschikking hebben en het dan niet te verwonderen is dat jongeren, willen ze reder worden, in plaats van een oude afgeschreven bak in eigen land te kopen, zich naar Holland, Denemarken of zelfs Noorwegen moeten wenden, waar schepen van tien à vijftien jaar oud nog veel moderner ingesteld zijn dan onze schepen pas nieuw gebouwd.

Het zijn niet zozeer die interesten van 3 tot 5 t.h. opgaande die de

grote zorg zullen zijn, al betekent dit in de huidige omstandigheden op een schip van 50 miljoen toch een interest voor de eerste jaren van één tot 1,5 miljoen. Maar ook het gebrek aan kapitaal om nog te bouwen, speelt een zware rol en zal in elk geval niet van aard zijn om de tewerkstelling en de zo noodzakelijke modernisering van het bedrijf te bevorderen.

In het buitenland worden de scheepsbouwers in het belang van de tewerkstelling gesubsidieerd en kan men dus goedkoper gepaard gaande met een moderner techniek, bouwen. Bij ons hebben de scheepsbouwers, althans voor de visserij, geen tegemoetkoming bij de scheepsbouw van vissersvaartuigen, wat bij de koopvaardij een tijdje wel het geval is geweest.

Voor de rest beamen wij volledig de zienswijze van de schrijver, waarvan de argumenten voor de koopvaardij aangehaald, evengoed tellen voor de visserij, waar het niet de vier à vijf nieuwe schepen zijn, die een vlugge modernisering en tewerkstelling veel bevorderen.

We bezitten op het huidig ogenblik drie scheepswerven voor vissersvaartuigen te Oostende, zoals Industrieel des Pech., Seghers en SCAP. Te Zeebrugge tellen we alleen nog de scheepswerf Degraeve, te Oostkamp de West Vlaamse en praktisch in Oost-Vlaanderen de Scheepswerven van Langerbrugge, die elk op zich zelf maximum twee schepen per jaar kunnen afwerken, waar minstens 50 schepen de ouderdom van 20 jaar en meer al lang gepasseerd zijn.

De kredieten daarvoor nu beperken en de interesten van 3 op 5 t.h. brengen, is in elk geval de scheepsbouw van vissersvaartuigen lam leggen, de modernisering naar de vaantjes helpen en de werkloosheid rechtstreeks en onrechtstreeks nog verhogen.

Als dat de politiek van onze regering voor de toekomst is, welke economisch en financieel archi slecht is, dan kunnen we dit slechts ten zeerste betreuren en bewijst dit de onbekwaamheid van een regering, die het land in enkele jaren tijd economisch en financieel naar de afgrond heeft geleid.

P. VANDENBERGHE.

Uurtabel der afvaarten

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 30.8.1981 tot 5.9.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35, behalve op 30.8.1981
- Dagelijks te 19u45, behalve op 5.9.1981
- Op 5.9.1981 bijkomende afvaart te 10u45

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 05u00, te 08u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00
- Dagelijks te 2u00, behalve op 30 en 31.8.1981
- Dagelijks te 23u00, behalve op 5.9.1981
- Op 30 en 31.8 en op 4 en 5.9.1981 bijkomende afvaart te 11u00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45
- Dagelijks te 03u30 en te 05u15, behalve op 30.8.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 00u30, te 11u40 en te 15u45
- Op 30 en 31.8 en op 4 en 5.9.1981 bijkomende afvaart te 10u10
- Dagelijks te 19u10, behalve op 5.9.1981
- Op 5.9.1981 bijkomende afvaart te 15u15

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59
- Dagelijks te 03u00, behalve op 30.8.1981
- Dagelijks te 06u00, behalve op 30 en 31.8.1981
- Op 30 en 31.8 en op 4 en 5.9.1981 bijkomende afvaart te 15u00

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 19u00
- Dagelijks te 20u55 en te 22u45, behalve op 5.9.1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN

JETFOIL (DRAAGVLEUGELBOOT)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08u40, te 11u50, te 13u50, te 16u40 en te 19u45
- Op 30 en 31.8.1981 bijkomende afvaart te 06u50

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10u25, te 13u25, te 15u25, te 18u00 en te 21u05
- Op 30 en 31.8.1981 bijkomende afvaart te 08u25

OOSTENDE GROOTSTE VISSERSHAVEN IN AANGEVOERDE TONNAGE, ZEEBRUGGE EERSTE HAVEN IN BRUTOBESOMMING

Niettegenstaande men het eerder anders zou denken, blijft Oostende nog altijd voorop wat de aanvoer van vis en tonnage betreft. Zeebrugge had in de laatste jaren gevoelig aan de voorsprong van Oostende zitten knagen zodat deze in 1979 nog slechts 1.465 ton bedroeg tegenover meer dan 10 duizend ton in 1975.

Volgens de gegevens van de Dienst voor de Zeevisserij, zijn de statistieken voor de zes laatste jaren voor onze drie havens als volgt wat de aanvoertonnage betreft.

noodzakelijk besluiten, dat er in onze Oosthaven duurder soorten of meer aan duurder soorten in de afslag kwamen. We denken hierbij in de eerste plaats aan de tong.

Anderzijds wordt de aanvoer in Oostende voor een niet gering gedeelte door de IJslanders gemaakt en normaliter brengen deze de meer ordinairere soorten als kabeljauw, koolvis, teng, enz..... aan.

Voor de eerste maal overtrof Zeebrugge in aangevoerde waarde,

Aanvoer per haven (Belgische vissersvaartuigen)

Jaar	OOSTENDE		ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT	
	aanvoer (ton)	reizen	aanvoer (ton)	reizen	aanvoer (ton)	reizen
1975	23.387	7.332	13.320	7.277	1.579	1.497
1976	20.918	6.390	13.168	6.661	1.549	1.291
1977	19.257	5.652	14.164	5.519	1.994	1.264
1978	20.904	5.132	15.682	4.569	2.725	1.219
1979	16.170	4.663	14.705	4.234	2.686	1.224
1980	16.092	4.993	14.300	4.372	2.371	1.458

We zien zelfs dat in 1980 het verschil tussen Oostende en Zeebrugge iets terug opgelopen is en wel van 1.465 tot 1.792 ton. Het is duidelijk dat het de IJslandse vaartuigen zijn, die in 1980 nog niet zoveel gebruik maakten van de Britse havens om daar hun vis aan te voeren, dan dit in de eerste helft van 1981 het geval is geweest, die zorgden dat Oostende aan de kop bleef wat de aanvoertonnage betreft. Voor 1981, met een regelmatige aanvoer in Grimsby door de Belgische IJslandvaarders, zal Zeebrugge zeker wel naar de kroon steken met de aanvoercijfers.

Met betrekking tot de aanvoerwaarde, stellen we echter omgekeerd vast dat Zeebrugge hier zeer duidelijk aan de leiding ligt. Onderstaande tabel toont ons dit aan.

Oostende in het jaar 1975. Van toen af ging het echter met sprongen om in 1979 het maximum te bereiken met 260 miljoen, cijfer dat in 1980 terugliep tot 252 miljoen.

In aanvoertonnage liep in onze drie afslagcijfers in 1980 terug tegenover 1979, maar alleen Nieuwpoort liep eveneens terug in aanvoerwaarde, terwijl de twee grote vissershavens hun aanvoerwaardecijfers zelfs zagen verhogen, waarbij voor Oostende met 32 miljoen en voor Zeebrugge met 24 miljoen.

We wijzen er op, dat het hier gaat over de vis in onze afslagen geplaatst door de eigen Belgische schepen. In deze statistiek is geen rekening gehouden met aanvoer door buitenlandse vaartuigen.

Anderzijds wordt er geen rekening gehouden met de thuishaven

Aanvoerwaarde per haven (Belgische vissersvaartuigen) (in 1.000 fr.)

Jaar	OOSTENDE	ZEEBRUGGE	NIEUWPOORT	TOTAAL
1974	624.323	531.062	50.954	1.206.339
1975	575.170	586.149	50.009	1.211.328
1976	627.881	696.387	61.964	1.386.232
1977	634.703	727.865	71.158	1.433.726
1978	669.486	848.438	95.704	1.613.628
1979	615.721	875.679	105.676	1.597.076
1980	647.700	899.609	103.262	1.650.571

Niettegenstaande een minderaanvoer met bijna 1800 ton of 11 % realiseerde Zeebrugge een besomming van bijna 252 miljoen fr. meer dan Oostende. We moeten hieruit

van het vaartuig en hiervan profiteert Oostende wel meer dan eens daar men wel vaker een graantje meepikt van Zeebrugge en Nieuwpoortse vissersvaartuigen.

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris
EDOUARD VAN CAILLIE
te 8390 Knokke-Heist
Graaf d'Ursellaan 36
(tel. 050 - 51 13 53)
en Notaris
PIERRE DE MAESSCHALCK
te 8400 Oostende
Prinses Stefanieplein 9
(tel. 059 - 70 23 29)

ENIGE ZITDAG VOOR TOEWIJZING
Op DINSDAG 8 SEPTEMBER 1981
om 16 uur stipt in de Conferentie-zaal van het Stadhuis te Oostende van :

TWEE HANDELSHUIZEN EN TWEE WOONHUIZEN (samen één blok vormende)

gelegen te OOSTENDE,
Voorhavenlaan nr 61-63 en 65
en Noord Edestraat nr 36

KOOP EEN :

WOONHUIS Voorhavenlaan nr 61, groot 72 m², bevattende kelders en 3 appartementen. Onmiddellijk vrij mits betaling.

KOOP TWEE :

HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 63, groot 110 m², bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen. Gebruik : wachtkamer en bureel verhuurd mits 6.180 fr. om de 3 maand overige onvergeld gebruikt.

KOOP DRIE :

HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 65, groot 106 m², bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen. Gebruik : eerste verdieping verhuurd mits 2.500 fr. per maand, andere plaatsen onvergeld gebruikt.

KOOP VIER :

BERGPLAATS met APPARTEMENT, Noord Edestraat 36, groot 138 m², bevattende : grote werkruimte met inrijpoort en appartement. Gebruik : werkruimte vrij en appartement verhuurd mits 2.438 fr. per maand.

BEZOEKEN : iedere woensdag van af 17 uur tot 19 uur en iedere zaterdag vanaf 14 uur tot 16 uur (sleutels te bevragen Voorhavenlaan nr 63).

Alle verdere inlichtingen ten kantore van voornoemde Notarissen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

HIJ DIENDE...

Knappe ambtenaar gaat heen

Wie de betrekkingen met de Hogere Overheid, wij bedoelen hiermede, de ambtenaars, jarenlang gevolgd heeft en zowat needs meer dan 50 jaar deze heeft meegelleefd, zal moeten bekennen, dat deze vroeger veel meer van een ministerie afhingen dan nu, maar op Hoger vlak er toen weinig waren die zich om de zeevisserij bekommerden of er iets van kenden.

Tot na de oorlog was de visserij ondergebracht onder Verkeerswezen. Sederdien werden de bevoegdheden ten opzichte van deze sektor zodanig versnipperd, dat het bedrijf zelf er zeker niet goed is bij gevangen, want het niet, dat in verschillende departementen er mensen aangetroffen werden, die zich meer en meer de zee en de visser hebben aangetrokken en zich in dat midden niet alleen thuis voelden, maar er veel voor over hebben.

Vóór de oorlog hadden we buiten het Ministerie van Verkeerswezen, en dan nog in beperkte mate, niemand die er zich mee bezig hield. En zo zulk het geval was, dan was het nog iemand die niet aan de top stond, maar er bij zijn bazen of ministers, alles voor moest over hebben, wou de visserij iets bekomen. Het was toen ook een Oostendenaar die de zoon was van eenvoudige doeanier te De Haan, die de visserij in de crisisperiode van 1930-1935 moest helpen.

Velen onder de ouderen weten nog wat deze eenvoudige burger en Staatsambtenaar voor de visserij is geweest.

Gelukkig bestond er toen nog een gezaghebbend orgaan welke men de Hoge Raad voor Zeevisserij noemde en voorgezeten werd door de toenmalige Gouverneur van West-Vlaanderen, de heer Henri Baelis die, bijgestaan door een knappe secretaris, afdelingshoofd bij het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen, de heer Karel Dezzittene, die verdomd goed de belangen van de visserij kende en ze ook verdedigde.

In die Hoge Raad zaten gezaghebbende reiders en knappe schipper-reiders, zoals de HH. John Bauwens, Lucien Decrop, Georges Vanderrol, Henri Lambregt, Jacques Viaene en harde kustvisser-reiders zoals Gerard Deckmyn, Aug. Van Heetvelde en een A. Vantorre.

Dit gezaghebbend lichaam was toonaangevend en was zowat de spreekbuis van alle visserijbelangen van klein tot groot, waarbij zich dan voegden, de visgroothandel, de visuit- en invoerders en de visnijverheid. In Ministeriële kabinetten had de visserij geen invloed. Daarover uitwijden zou ons heden te ver van ons onderwerp leiden.

Sedert de oorlog werden, spijtig genoeg, de bevoegdheden ten opzichte van de zeevisserij zodanig versnipperd, dat men bijna niet

meer weet tot welke minister men zich moet wenden om bepaalde vraagstukken aan te pakken of te verdedigen.

Thans zijn zekere bevoegdheden gevallen onder het ministerie van Verkeerswezen, andere onder Landbouw, nog andere onder Economische Zaken en nog andere onder Arbeid en Sociale Voorzorg en straks misschien al onder Streekeconomie. Een groter versnippering ten nadele van het bedrijf kan men zich niet meer indenken.

En wat zal de toekomst ons voorbehouden?

Gelukkig hebben in verscheidene van die ministeries ambtenaars de belangen van de visserij meer en meer aangevoeld en mag er gezegd worden, dat vooral in Verkeerswezen en Landbouw de visserijbelangen in de laatste tien jaar meer en meer behartigd worden.

Maar ambtenaars komen en gaan. En zo zagen we in Landbouw in het laatste jaar verscheidens de pensioengerechtigde leeftijd bereiken zoals de heren Depoorter, Michiels en Stuyck, Martens en in Verkeerswezen de HH. Pluymers, Debock en O. Vermeulen.

Gelukkig voor de visserij werden in Landbouw de leemten reeds aangevuld door andere ambtenaars die zich in de visserijvraagstukken ingewerkt hebben, zodat de heer Michiels en vervangen werd door de heer Vandewalle, op het ogenblik nog steeds adjunct kabinetschef van Minister Lavens, en de heer Bob Martens, «duivel doet het al» door zijn naamgenoot, de heer Maertens Luc, die in een paar jaar tijd het klappen van de zweep heeft leren kennen en de velle grote en moeilijke problemen thans ontstaan, ter harte neemt.

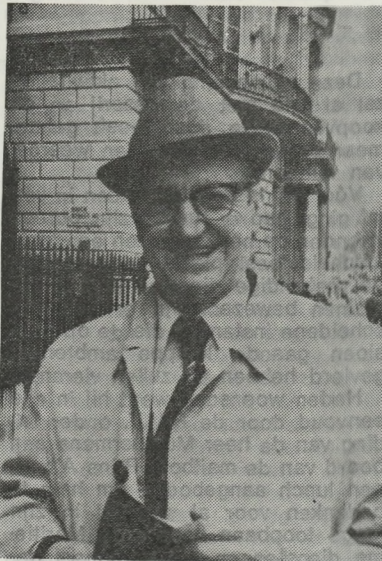
Wat het Ministerie van Verkeerswezen betreft is, na het op pensioen gaan van secretaris Generaal Vrebos sedert ongeveer drie jaar, de heer Marcel Poppe hem komen vervangen. En wie hem kent zal moeten bekennen dat hij zijn stiel gemist heeft en beter de visserij kent dan om het even welke visser, reder of handelaar. Hij is immers van Oostende en aan de zee geboren en leeft er voor.

Sedert ongeveer een jaar wordt hij bijgestaan door een niet minder knappe ambtenaar, die de heer Rob. Van Craeynest is, zoon van een Oostendse visser-stuurman die in 1939 op zee verging. Deze kent dus goed de zee, de visserij en weet op waardige wijze de visserijzaken ter harte te nemen, daarin tot op heden ook bijgestaan door een doorwinterde ambtenaar, directeur bij het Zeewezen, de heer Pol Vandenstein, die zoëven de pensioengerechtigde leeftijd bereikt hebbend, zijn moeilijke taak vanaf 1 september aan anderen zal overlaten.

Het is in feite over deze eenvoudige en niet minder knappe

ambtenaar dat we het heden wijden hebben, maar onze pen kon niet nalaten aan wat visserijgeschiedenis te doen, wat zeker onze lezers ons niet zullen ten kwade hebben genomen.

POL VANDENSTEEN



De h. Pol Vandenstein, na een erg verdienstelijke loopbaan nu aan een verdiende rust toe.

Deze ambtenaar werd op 17 okt. 1918 geboren te Gent en is dus van meet af een «stropke» geweest en ook gebleven, vermits hij nooit van zijn geboortestad als woonplaats heeft afgeweken.

Hij trad in dienst bij het Zeewezen op 1 sept. 1939, maar kon slechts zijn functie van 12 oogst 1940 waarnemen wegens legerdienst en mobilisatie.

Van meet af aan werd hij te Oostende bij de Scheepsbouw dienst tewerk gesteld, waar zijn bijzondere taak was, de administratieve dienst van de Zeevaartinspectie in handen te houden en bestendig de belangen van onze visserij, in functie van die dienst, waarnemen, zoals dit nu sedert jaren daar zo voortreffelijk gedaan wordt door de heer Bourgeois, tot wie, al wie in mood is, zich richt, vooraleer de grote baas aan te klampen.

Op 1 april 1944 verbood de bezetter hem nog verder te Oostende dienst te nemen, waarvan de diensten tenslotte naar Brugge overgeplaatst werden.

De heer Vandenstein moest het Hoofdbestuur te Brussel vervoegen, waar hij in feite aan zijn onmiddellijke hoger ambtenaar in functie, de heer Robert Verschelde, een zeer goede leermeester en kenner van onze visserij had en voor wie hij alles over had.

In 1949 werd hij onderbureau-chef, in dienst van de koopvaardij

om het in 1956 tot bureauchef te brengen en in 1961 tot directeur ter koopvaardij.

Tien jaar later, en wel in 1971, bracht hij het tot waarnemend bestuursdirecteur van de Administratieve Dienst, welke een delicate taak was, omvattend de personeelsdienst, het Loodswezen en de boekhouding. De liefde voor de koopvaardij en visserij bleven hem echter bij en op eigen vraag bleef hij toch nog aan deze diensten verbonden, zodat voor wat de visserij betreft, hij zijn ervaring goed kon doen gelden in de velle problemen die zich in de laatste jaren hebben gesteld, zoals de quota, het fonds voor vissersjongens, de voorbereiding der dossiers inzake scheepskredieten, enz.

Op 1 november 1977 verwierf hij de graad van bestuursdirecteur bij de Dienst van de Koopvaardij. Zijn prestaties en functies op nationaal en internationaal vlak, beschrijven, zou een novelle worden. We geven ze hierna in het kort weer omdat bij het heengaan van zo'n ambtenaar er maar al te weinig geweten is van de verdienstelijke rol welke hij als zodanig voor de gemeenschap en in het bijzonder voor de koopvaardij en de visserij heeft gespeeld.

ZIJN PRESTATIES EN

FUNCTIES OP

NATIONAAL VLAK

VROEGERE MANDATEN

Commissaris van de Gemeenschappelijke Kas voor de Koopvaardij (Arbeidsongevallen).

Commissaris van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden onder Belgische Vlag.

Secretaris van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda.

Lid van de beheerraad van de H.V.K.

Lid van het Klassecomité «Zeevaart» van de groep «Zee- en Riviervervoer» bij de Algemene Wereldtentoonstelling te Brussel 1958.

Plaatsvervangend voorzitter van de tuchtraad voor het personeel van de Rijksinrichtingen voor zeevaartonderwijs.

Plaatsvervangend voorzitter van het Nationaal Paritair Comité voor het Gesubsidieerd vrij zeevaartonderwijs.

Plaatsvervangend voorzitter van de Technische Comité's van het Commissariaat-Generaal bij de Nationale Arbeidstentoonstellingen voor de benoeming van Eredekens en Laureaten van de Arbeid in de sectoren Koopvaardij en Zeevisserij.

(vervolg op blz. 4)

Schadegevallen in de zeevisserij

Z.55 de motor minderde viel deze plots stil. Er was sleephulp van eenloodsboot te Nieuwpoort nodig om het vaartuig naar de vismijn te verslepen. Bij nazicht bleek de startbatterij leeg gelopen.

— Bij het winden van de netten

aan boord van de O.168 „Limanda” werden hevige trillingen gevoeld in de vislier. Bij nazicht werd vastgesteld dat alle rubberen ringen kapot waren. Koers werd gezet naar Newlyn maar men slaagde er niet in daar de desbetreffende ringen aan te schaffen. Er werd dan maar voor-

lopig hersteld. Nadien bleken de ringen wel beschikbaar te Newlyn en werd door de bemanning het euvel hersteld.

— Tijdens de visserij op de Fallsgronden hoorde men aan boord van de N.470 „Serge” plots een viertal hevige kloppen in het achterschip. Onmiddellijk werd de schroef afgetrokken en werd overstuurd van het vaartuig een zware balk opgemerkt. Bij nazicht bleek dat de schroef beschadigd was zodat men noodgedwongen, op eigen krachten, de thuishaven moest aandoen. De terugreis verliep zonder verdere moeilijkheden.

— Op de visgronden kwam het tot een lichte aanvaring tussen de Z.507 „Breughel” en de kustvaarder „Sea Star”. Dat gebeurde toen de treiler de Sea Star aan bakboordzijde wilde passeren maar op hetzelfde ogenblik de relaisklep van de automatische besturing blokkeerde. Met de sleden van de stuurboordboel werd de „Sea Star” geraakt die wat verschade opliep maar verder werd noch aan de „Sea Star” noch aan de Z.507 averij vastgesteld.

— Aan boord van de Z.584 „Sea Bird” werd een dichte rookwolk vastgesteld in de motorkamer. Uit een onderzoek bleek dat de waterpomp van de tennisrichting vastgelopen was. De motor werd gestopt en de pomp vervangen. Dezelfde dag werd in de motorkamer een harde klopp gehoord. Het bleek dat de aandrijfriemen van diezelfde pomp gebroken waren, waardoor ook de nieuw aangebrachte pomp begon vast te lopen en er water in de olie van die pomp kwam. Men schakelde dan maar de pomp uit en de reis werd normaal verder gezet.

— Tijdens de spanvisserij viel aan boord van de N.719 „Atlantic” de oliedruk van de motor plots uit. Besloten werd de visserij te staken en naar de thuishaven af te varen. Daar de oliedruk aangedreven wordt langs de topas waarop ook de aandrijving van de waterpompen geschiedt zijn de aandrijfriemen los komen te draaien, is de as van de waterpomp vastgelopen met het gevolg dat de riemen warm liepen en verpulverden. Op slow werd de haven aangedaan.

— Toen de N.720 „André-Jeanine” vertrekkensklaar lag in de haven van Nieuwpoort werd het vaartuig aangevaren door de N.579 „Karine”. Hierdoor liep eerstvernoemd vaartuig vrij zware averij op. Nietemin kon ter visserij worden uitgevaren maar eenmaal op de visgronden begon het achterschip van de N.720 plots hevig te daveren. Het bleek dat zich een netstuk op de schroef had vastgezet maar door beurtelings voor en achteruit slaan kon de schroef weer vrij gemaakt worden. Toch slijpde de water van de schroefbuis het vaartuig binnen.

BRIEVENBUS

WAT MET DE AFGEDANKTE SCHEPEN ?

Mijnheer de redakteur,

Wij hebben met veel belangstelling uw artikels over de wanorde in de vissershaven en in de vismijn gelezen en moeten U ten volle beamen.

Sedert havenkapitein Becu en directeur Velthof er niet meer zijn, is onze vissershaven en vismijn aan zijn lot overgelaten en liggen er schepen die daar niet hoeven te liggen en gemakkelijk naar elders kunnen verplaatst.

Wij noemen het inderdaad ook een schande dat het nieuw vissersdok daar alleen nog is om buizen in te leggen van een baggermaatschappij en we vragen ons af waarom de Staat dan honderd miljoen besteed heeft om een tweede visserijdok te bouwen.

Ook zijn we ten zeerste verwonderd dat de stad dat dok dan nog de naam gegeven heeft van „Vuur-torendok”. Is de visserij bij ons dan zo minderwaardig te noemen.

Wat de vismijn betreft volstaat het er inderdaad eens rond te kijken. Alles is er verwaarloosd en vuil. We vragen ons af hoeveel stadspersoneel daar nog is om er eens orde in te scheppen en wat dit personeel allemaal te doen heeft m.i. de verkoop van de helft verminderd is.

Nu heeft men met een half miljoen kosten dat gezonken vissersvaartuig op de kuisbank gelegd om hen die er moeten komen kuisen en schilderen in de weg te leggen.

Hetzelfde doet zich voor in het Zwaaidok niet ver van de scheepswerf Belliard waar het vaartuig „Oscar Angelle”, eigendom van een zekere F. Mariën, die van zich niet meer laat horen en in Spanje verblijft, sedert twee jaar gezonken ligt.

En ook dat is te wijten aan het goed beheer van onze stad. Wanneer daar zekere dag een schip op loopt en schade heeft, zal het niet de eigenaar zijn, maar de stad welke zal betalen.

Maar wat geven die heerschappij er om. 't Zijn toch de belastingbetalers die mogen dokken. L.P.

● TE HUUR : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8. Oost. Int tel (059) 50 19 71 - 80 27 52. (7116N—8199V)

Knap ambtenaar gaat heen

(vervolg van blz. 3)

MANDATEN WELKE HIJ IN DE LAATSTE JAREN BEKLEEDDE

Vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen en plaatsvervangend voorzitter van het Technisch Comité voor Scheepskrediet. Voorzitter van het Bestuurscomité van het Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie.

Beheerder-secretaris van het «Koninklijk Werk IBIS».

Lid van het bestuurscomité van het KW IBIS.

Lid van de raad van beheer van het Fonds voor Scheepjongens.

Lid van de Adviescommissie «Visserijprojecten».

Lid van de Provinciale Commissie voor de Zeevisserij (West-Vlaanderen).

Beheerder-secretaris van de Vereniging van Openbaar Nut «Stichting Ernest Urban».

Secretaris van de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs.

Lid van de raad van beheer van de Medische Dienst van de Koopvaardij (ten persoonlijke titel).

Geassocieerd lid van de Marine-academie.

Lid van het Comité voor de geschiedenis van de militaire marine.

PRESTATIES EN FUNCTIES OP INTERNATIONAAL VLAK

Expert bij het Paritair Comité voor de zeevisserij bij de EEG.

Vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeerswezen bij talrijke vergaderingen van BENELUX, EEG, IMCO en de Internationale Arbeidsconferentie.

In 1963: voorzitter van de regeringsafgevaardigden bij de voorbereidende internationale arbeidsconferentie voor de zeevisserij te Genève.

In 1976 tijdens de Internationale Maritieme Arbeidsconferentie werd hij tot rapporteur verkozen van het «Comité Betaald Verlof» voor de zeelieden ter koopvaardij.

Sinds 1976: voorzitter van het «Facilitation Committee» van de IMCO.

1977: Voorzitter van de Internationale Conferentie (10 tot 14 november te Londen, onder auspiciën van de IMCO) tot wijziging van de bijlagen aan de Internationale Con-

ventie van 1965 tot vereenvoudiging van het Maritiem Vervoer.

x x x

Deze opsomming van activiteiten zal al wie met de visserij en de koopvaardij te doen heeft gehad, meer zeggen dan woorden weergeven kunnen.

Vóór hij 14 dagen geleden in verlof ging, had er tussen zijn bureelvrienden op het Zeewezen een klein afscheidsfeest plaats. Maar gezien de veelvuldige diensten in alle domeinen bewezen, zijn er nog verscheidene instanties die de op pensioen gaande knappe ambtenaar gevierd hebben en zullen vieren.

Heden woensdag werd hij in alle eenvoud door de R.M.T. onder leiding van de heer Muyllderms aan boord van de mailboot Prins Albert, een lunch aangeboden om hem te bedanken voor al wat hij in zijn lange loopbaan voor onze Maritieme diensten en zijn personeel gepresteerd had. Op deze lunch was directeur-generaal Van Craeynest aanwezig en ook de heer Buras die ook een paar maanden geleden de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt.

Aan de viering komt nog geen einde. Ook de Redersvereniging ter Koopvaardij zal hem volgende maand in de lokalen van het C.M.B. op een gulle ontvangst en afscheidsfeest vieren, terwijl waarschijnlijk binnen acht dagen op het ministerie van Verkeerswezen een afscheidsreceptie zal plaatshebben.

Wat ons betreft, kunnen we de zeer knappe ambtenaar die oneindig veel voor de visserij, het Zeewezen en zijn medemensen gepresteerd heeft, slechts een nog lange behouden vaart en gezondheid wensen.

P. Vandenberghe.

ZIJN OPVOLGER

Dat het heengaan van de heer Vandenstein, voor de visserij en de zeemansgemeenschap een verlies is, zal niemand ontkennen.

Gelukkelijk voor de visserij en al wat verband houdt met het Ministerie van Zeewezen, wordt hij opgevolgd door niemand minder dan de heer Marcel Vanden Bosch, die gedurende 14 jaar attaché was en zes jaar adviseur van de minister van Verkeer, tijdstip gedurende dewelke ook hij enorm veel diensten bewezen heeft aan onze visserij.

En daarover hopen we het in ons volgend nummer te hebben.

Nieuwe vangstregeling voor de haring in Engeland

Na de hopelooze marktontregeling door een wilde aanvoer van haring als gevolg van de toekenning en openstelling van een belangrijk contingent op de Westkust van Schotland voor Groot-Brittannië en na een voorlopige sluiting door een ingrijpen van de Britse regering, werd de haringvisserij terug geopend op maandag 24 augustus maar dan voor vaartuigen onder de 40 voet, hetzij 12,20 m.

Gezien eerder praktisch alle aangevoerde haring naar de vismeelfabrieken dienende verwezen te worden, heeft men bij onze overburen thans gemeend een marktordening uit te werken, waarbij eerst langzaamaan gestart wordt door kleinere vaartuigen, die niet in staat zullen zijn de markt te overspoelen. Men hoopt langs deze weg een uitbouw van de markt afzet te kunnen bereiken om dan de vergunningen uit te breiden tot schepen van groter omvang. De vaartuigen zullen in elk geval volgens een bepaald vergunningstelsel ter visserij op haring gaan. Het is mogelijk dat voor dit stelsel de grote seinetrellers niet de nodige belangstelling zullen kunnen opbrengen omdat voor deze vaartuigen de aangevoerde hoeveelheid tel, onverschillig of dit voor vismeel doeleinden is. Men zal in elk geval de markt van dichtbij volgen en men hoopt met deze regeling, dat alle aangevoerde haring naar de consumptie zal gaan, waarbij tevens rendabele prijzen voor de kleinere vaartuigen zullen volgen.

Wel is er de vrees, dat de vissers uit de lidstaten plotseling uit hun krammen zullen schieten, wanneer de haring zich meer uit de kust zal verwijderen en deze haring in de Schotse havens zou aan land zetten, waardoor de voordelen van het vergunningstelsel, met de aan de marktbehoeften aangepaste aanvoer, zou kunnen teloor gaan. Van de 55 duizend ton vrijgegeven haring door de Brusselse Commissie is 37 duizend ton aan Groot-Brittannië toegewezen. Hiervan schat men, dat in de korte tijd, dat de Engelse en vooral Schotse seiners op de haring gingen vissen, er reeds 10 duizend ton weggevisst is. Er blijft in elk geval nog een 27 duizend ton over.

Verspreid over de kleinere vaartuigen betekent dit een haringvisserij die zich zou kunnen uitstreken over acht weken.

Ondertussen zijn de seinetrellers terug op de makreel gaan vissen in het gebied van de Minch en deden er grote vangsten.

Anderzijds zijn reeds 7 Bulgaarse, 2 Russische en één Oostduits fabriekschip in de haven van Ullapool gaan liggen op de Westkust van Schotland om de haring over te nemen. Of dit nu nog zal kunnen in het kader van het nieuw vergunningstelsel, valt te bezien. Voor de fabriekschepen is de lading van een 12-meter scheepje waarschijnlijk niet groot genoeg.

Huwelijk

Heden vrijdag wordt te Oostende het huwelijk voltrokken van mej. Veronique Brys, dochter van de h. en mw. Gust Brys-Anny, rederstuurman, met de jonge heer Marco Vereycken van Bredene, zoon van de h. en mevr. A. Vereycken-Hein.

Aan de ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen.

▲
Apollinaris
op uw
feesten



Het water van alle dagen
en de feestdagen

VAN HET GOEDE TE VEEL IN NEDERLAND ?

Verscheidene tewaterlatingen en proefvaarten van nieuwe constructies-vissersvaartuigen in Nederland, hebben ons de hoofding «Van het goede te veel in Nederland?» doen titelen. Inderdaad herinneren we ons nog goed de inspanningen en moeilijkheden waarmee de overuitgeruste Nederlandse visserijvloot te kampen heeft gehad in de middenjaren '70 toen het duidelijk werd dat men, niet alleen geen volle bak meer kan vissen kwestie van opgelegde beperkingen en kwotastelsels, maar dat de vis ook niet meer in voldoende mate aanwezig was om volle bak te vissen. Als een voorbeeld hiervan kunnen we stellen de Nederlandse haringvloot die drastisch is moeten worden afgebouwd en uitgesaneerd vanwege het verbod op de haringvisserij in de Noordzee en het beperken van de haringvisserij waar het elders nog gedeeltelijk mocht. We hebben bepaalde kotters op de makreelvisserij overgeschakeld of het anders geprobeerd, maar deze haringvloot is ten slotte verplicht gevoelig uitgedund geworden, deels door verkoop aan het buitenland, sloop en opliggen. Ook de tongenvloot kreeg het zwaar met het kwotastelsel. We staan dan ook enigszins verbaasd te kijken als we in de Nederlandse dag- en vakbadpers titels opvangen van tewaterlatingen van nieuwe constructies, waarvan geen van de minsten, en verder over proefvaarten van nieuw in de vaart gebrachte treilers. In een paar dagen noteerden we aldus de tewaterlating van de treiler «GO 14» en van de supertreiler «KW 170» evenals van de proefvaarten voor de «UK 34 Berendina» en de «UK 283», allen vaartuigen met een groot vangstvermogen en motoren al over 1800 Pk tot 3.600 Pk voor de KW 170! Dit laatste vaartuig met een lengte van meer dan 70 meter, vriestanks van bij en om de 2000 M3, een invrieskapaciteit van 100 ton per dag, viskoeltanks voor 200 M3 en een hulpmotor van 1.200 Pk is in elk geval typerend, voor wat wij bijna zouden durven zeggen een risikowissel op de toekomst. In België is men misschien wel altijd een weinig te voorzichtig geweest kwa overuitrusting en, zeggen we het maar, kwa modernisering en aanwending van gesofisticeerd materiaal, maar omgekeerd heeft het ons dan ook behoed voor te zware moeilijkheden en de zware crisistoestand die het bedrijf elders en dit zeker wel bij onze Noorderburen gekend heeft. In verband met de KW 170 met deze grote invrieskapaciteit en viskoeltanks, zijn akkommodatie voor 29 bemanningsleden enz. vragen we ons ten slotte af, hoeveel de Nederlandse vangstkapaciteit hierdoor vergroot is geworden en met welke optimistische vooruitzichten voor de toekomst men hier heeft willen rekening hou-

den. Het gaat immers niet te goed in het EEG-huishouden en de incidentrijke bijeenkomst op het laatst van juli, waarbij de Commissie te Brussel, in tegenspraak met de ministerraad, haar wijl doorzette tot het vrijgeven van een haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee en voor de Westkust van Schotland, heeft er nogmaals op gewezen, dat de toekomst van onze visserij even incidentrijk kan verlopen. In Groot-Brittannië gaan, als gevolg van deze incidentrijke bijeenkomst altijd meer en meer stemmen op om de EEG eenvoudig op te doeken, minstens te zorgen voor een eksklusieve Britse zone en een voorkeurbehandeling in een nog uitgestrekter zone. We weten niet in welke visserij de «KW 170» haar toekomst gesteld heeft, maar we weten wel dat voor dergelijke mastodonten, opdat zij aan hun trekken zouden komen, en we veronderstellen hier de pelagische visserij, over een reeds zeer ruim kwotum voor zichzelf zullen moeten kunnen beschikken.

In bepaalde landen-meent men, dat, om nog aan nieuwkonstruktie met bekeerheid voor de toekomst (alhoewel absolute zekerheid er nooit is) te kunnen doen, er éénzelfde tonnage oudere vaartuigen uit de vloot dient genomen. Zelfs deze visie is niet gang juist omdat men niet in tonnage kan vergelijken, maar moet vergelijken in vangstcapaciteit. Deze laatste ligt voor éénzelfde vaartuig, gezien de moderne en gesofisticeerde vangstechnieken en opsporingsmiddelen van de nieuwe constructies, thans voor een veelvoud hoger. Als er in België aan nieuwbouw gedaan wordt, dan laat het, aan ons land toegekend kwotum dit nog altijd toe, terwijl het daarbij nog in de meeste gevallen om vervangingen gaat, alhoewel de vangstcapaciteit groter wordt. Toch menen wij dat men bij ons nog altijd het risico uit de weg blijft van een eventuele overuitrusting. Of de toekomst aan de durvers is, ofwel in Nederland men werkelijk van het goede te veel krijgt, zal wel nog uitgewezen worden, hopen we toch in één voor de durvers gunstig perspectief.

Wat de financiële kant van de zaak betreft, zou het toch interessant zijn, welke winst een schip als de Kw 170 zal maken; rekening houdend met de huidige brandstofprijzen en de kosten van de bouw van zo'n vaartuig zonder van het bemanningsprobleem te spreken.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

*
Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

*
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel : (059) 32.16.76

WERKWILLIGEN OP DE BOELWERF AANGEVALLEN!

SYNDIKALE TERREUR EN WILLEKEUR

Het syndikaat heeft weer eens een staaltje van straatterror ten beste gegeven toen er zich op de Boelwerf te Temse tussen 200 en 300 werkwilligen aanboden. De poort die ingang tot het werk geeft was echter met een ketting verrendeld en er was slechts een beperkt stakingspiket, die echter door het alarm slaan door de stakers, spoedig in aantal verhoogde. Toen de werkwilligen de poort wilden ontgrendelen kwam het tot incidenten met de stakerspiketten. Toch geraakten meer dan honderd werkwilligen binnen, terwijl de overigen, door de straatterror van de stakerspiketten een afwachtende houding aannamen. Het blijkt duidelijk dat de meeste stakers aan het werk willen maar door de syndikale willekeur en terreur het niet openlijk aandurven. Toch is men overtuigd dat met het aan het werk gaan van een 140 man, de staking haar laatste stuip trekkingen beleeft.

We vragen ons anderzijds af waarom de politiediensten en de rijkswacht het recht op arbeid niet beter waarborgen? Dat de directie stappen aangewend zou hebben bij de stakers om terug aan het werk

te gaan vinden wij maar normaal, dat de stakers eveneens stappen aanwenden opdat zij zouden blijven staken is eveneens aanvaardbaar, maar dat deze laatste straatgeweld en terreur gebruiken is in een maatschappij die zich respecteert werkelijk ontoelaatbaar. Het zijn inderdaad de stakers niet die voor de werkwilligen zorgen, maar de werkwilligen die, door het herkennen van de arbeid, belletten dat de Boelwerf ten slotte naar een onhoudbare toestand en het failliet zou gaan, waardoor allen op straat zouden komen. Het zijn in feite de stakers die de werkwilligen zouden dank moeten weten opdat zij belletten of trachten te belletten dat de werf definitief zou moeten sluiten. Vele stakers die vanwege de intimidatie niet aan het werk durven, zijn daar trouwens van overtuigd, zoals ook de syndikale mannen overtuigd zijn dat, bij een geheime stemming, een overduidelijke meerderheid voor de werker-neming zou stemmen. Nu moet het gebeuren bij hand opsteken en met vooraan de rij van de terreurzaaiers die, met het aangezicht naar de stemmenden gekeerd, dezen op alle manieren trachten te intimideren.

DE LIJST IS NIET TEN EINDE

MOTORJACHT GEZONKEN

Hoeveel mensenlevens tengevolge een gebrek aan keuring zullen nog verloren gaan?

Na het aan de grond komen, kortelings na elkaar van twee open vissersbootjes een paar mijl uit het strand, waarbij de reddingdiensten telkens moesten tussenkomen om de opvarenden te redden, wordt de lijst voortgezet thans met een motorjacht dat in zinkende toestand aan de grond kwam, waarbij twee vrouwelijke passagiers verdronken. Het jacht was uit Blankenberge vertrokken naar Oostende. Ter hoogte van de grensscheiding tussen Bredene en Oostende, kwam het elf meter lange schepje in moeilijkheden daar de motoren uitgevallen waren, en ze onder water kwamen te staan. Dat het jacht water maakte had voordien nog niemand opgemerkt. De schipper vroeg onmiddellijk sleephulp aan over de radio en de boot van de zeevaartpolitie, gevolgd door de redeboot begaven zich ter plaatse. De opvarenden weigerden echter onmiddellijk op de politieboot over te stappen, omdat zij alleen sleephulp verlangden, toen pilots het jacht in enkele ogenblikken zonk. Door de politieboot werden acht drenkelingen opgenomen en één door de intussen bijgekomen redeboot. Van twee vrouwen, een 68-jarige weduwe en de 49-jarige echtgenote van een geredde opvarende was echter geen

spoor. Ook de intussen bijgekomen helikopter van de luchtmachtbasis van Koksijde vond geen spoor van de twee vermisten, waarvan men ten slotte veronderstelde, dat zij aan boord opgesloten zaten. Een duiker van de helikopter werd neergelaten en kon een lijn vastmaken aan het motorjacht dat door de Zee-tijger, onder water opgesleept werd. Op een paar honderd meter van het oosterstaketsel van Oostende brak de lijn echter en het schepje kwam aan de grond.

Het motorjacht de „Grana” zou een zeewaardig (?) schip geweest zijn, maar voor ons tellen alleen de feiten en deze spreken dit tegen.

Het is het zoveelste drama, waarbij dit maal twee mensenlevens te betreuren vallen die intussen op het strand van Bredene aanspoelden. We menen dat het vooral de schippers zijn die hier een zware verantwoordelijkheid op zich laden en ook het gebrek aan een streng reglement voor al wie zich met een boot op zee wil wagen.

Windkracht 5 met een motorjacht dat zijn onzeewaardigheid bewezen heeft, met zoveel passagiers in zee laten gaan is onverantwoord.

Maar wanneer zal men ingrijpen?

De Europese visserij in 1980

AANVOER	IMPORT	UITVOER	
1000 T. %	1000 T. %	1000 T. %	
België	32.8 — 2	120.7 + 3	21.7 — 2
Denemarken	N.B. N.B.	246.0 +19	347.9 + 6
Ierland	134.8 +58	11.3 +33	40.0 +75
Frankrijk	692.8 + 4	409.4 + 3	118.5 +14
West-Duitsland	286.9 —13	403.4 +11	126.3 + 8
IJsland	1,500.8 — 9	N.A. N.A.	275.4 +11
Nederland	303.6 + 4	158.8 +17	323.7 + 8
Noorwegen	2,408.1 — 9	45.2 +40	291.5 —11
Portugal	212.7 —	72.8 + 2	50.6 + 6
Spanje	1,352.0 + 2	280.4 +14	151.3 —27
Zweden	181.2 +13	89.2 + 4	87.6 + 5
Groot-Brittannië	756.9 — 9	307.4 + 6	362.3 — 2

Wat de in- en uitvoer betreft gaat het alleen over vis voor menselijk verbruik. In de aanvoer echter zijn eveneens die cijfers voor vis begrepen voor vismeel-doeleinden.

Opvallend in deze statistiek is de grote vooruitgang wat de aanvoer betreft door de Ierse vissersvloot en in mindere mate door de Zweedse 58 en 13%. Nochtans is het wel van belang de specifieke aanvoer van de vissoorten na te gaan die eventueel deze aanvoercijfers dusdanig hebben beïnvloed. Aldus hebben we kunnen achterhalen dat, voor wat Ierland betreft, het vooral een beduidend groter aanvoer aan makreel en aan haring (37 duizend ton) is die maatgevend zijn. Ook voor Zweden, die in 1980 meer dan 100 duizend ton haring uit de Baltische Zee aanvoerde, is de verhoging uitsluitend hiaraan toe te schrijven.

Wat de haring aangaat, hebben praktisch alle landen hun aanvoer verhoogd en dit in weerwil van de haringstop. IJsland voerde in 1980 meer dan 50 duizend ton aan, ook Noorwegen, Denemarken en West-Duitsland verhoogden hun aanvoer uit de Baltische Zee. Dan moeten we nog rekening houden met de Franse haringvisserij en de beperkte Belgische aanvoer, die onder meer vanwege Groot-Brittannië het voorwerp uitmaakten van een klacht bij de Commissie. Deze haringaan-

voer belet echter niet dat voor België en Weest-Duitsland, de totale aanvoercijfers over 1980 terug liepen tegenover 1979 en wel beduidend voor dit laatste land met 13% en slechts met 2% voor ons land. Voegen we er voor België nog aan toe, dat we in vreemde havens in 1980 nog 7,4 duizend ton aanvoerden, tegenover 7,7 ton in '79.

Om bij België te blijven is de grote invoer ten belope van meer dan 120 duizend ton toch wel in het oog springend tegenover een uitvoer van slechts 21,7 duizend ton. Een nadelig saldo van nagenoeg 100 duizend ton, alhoewel het in feite de respectievelijke waarden zijn van in- en uitvoer die in de eerste plaats richtinggevend zijn. Ierland heeft sinds enkele jaren een uitvoeroverschot tegenover de invoer en wel van ongeveer 30 duizend ton. Frankrijk dat in 1980 eveneens licht zijn aanvoer verhoogde en hierdoor bijna 700 duizend ton bereikt, komt toch nog altijd met een invoer van 409 duizend ton tegenover een uitvoer van slechts 118 duizend ton, hetgeen een nadelig saldo in ton geeft van 291 duizend ton. Ook West-Duitsland dat 13% minder aanvoerde in 1980 tegenover het voorgaand jaar, staat daarbij nog met een nadelige invoerbalans van 277 duizend ton. IJsland met een aanvoer van 1,5 miljoen ton ziet dit cijfer toch teruglopen met 9%, hoofdzakelijk aan een mindere aanvoer van het capelinvisje voor vismeel-doeleinden te wijten. Nederland heeft het toch maar weer klaar gespeeld om in 1980 zowat 12 duizend ton meer aan te voeren, hetgeen 4% meer betekent. Daarentegen staat dat ditzelfde land een batige uitvoerbalans van 165 duizend ton betekent! Noorwegen, met een vermindering van de kabeljauwaanvoer en eveneens van het capelinvisje, liep in zijn aanvoer terug met nagenoeg 240 duizend ton of 9%. Toch nog altijd één tot de verbeelding sprekend aanvoercijfer met 2,4 miljoen ton!

De uitvoer vertoont slechts een batig saldo van ongeveer 250 duizend ton omdat in deze uitvoer de cijfers voor vismeel en visolie niet opgenomen zijn. Portugal met zijn aanvoer van 213 duizend ton is gelijk gebleven tegenover het vorig jaar. Hierbij komt nog een invoer die de uitvoer met 22 duizend ton overtreft zodat men wel mag zeggen, dat Portugal een visetende natie is. Ook Spanje met een aanvoer van 1,352 miljoen ton voert nog 130 duizend ton meer vis in dan het uitvoert, zodat er ook in dit land nog al een visje door de eigen bevolking verbruikt wordt. Groot-Brittannië voerde, met de 757 duizend ton, toch nog altijd 9% minder aan, maar de uitvoer aan vis en visserijproducten ligt anderzijds 55 duizend ton hoger.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Vrijdag geen enkel schip aan de afslag, iets wat het elke week voorkomt.

Maandag kregen we dan toch een tiental vangsten, waarvan twee IJslandse.

Op de dinsdagmarkt werden twee vangsten aangeboden en woensdag kwam nog één vaartuig met een vangstje op de markt. Al met al weer niet om over naar huis te schrijven. De kwaliteit was wel vrij behoorlijk, sommige vangsten waren zelfs uitstekend verzorgd.

De prijzen zijn voor de meeste soorten goed geweest. Bepaalde soorten waren zeer duur, onder meer rog, zeewolf, tong, grote tarbot, schol en grote wijting. Kabeljauw werd vlot verkocht en kreeg tot 70 fr. het kg., de gulprijzen schommelden tussen 22 en 63 fr. het kg. Voor schelvis was de prijs nogal matig, kleine sortering vooral was aan de goedkope kant. Voor totten echter werd dinsdag een vrij goede prijs betaald, rekening houdend dat we toch nog altijd in volle zomer zijn. Grote sortering kreeg bij de 31 fr., kleine sortering echter bleef slechts even boven de opvangprijzen.

Zeehaai is schaars geweest tijdens de afgelopen week, hondshaai deed het niet te best en schommelde tussen 10 en 16 fr. het kg.

De tongen van het Kanaal wer-

den verkocht tussen 170 fr. (slips) en 380 fr. (bloktong). De vangsten van de verschillende schepen waren aan de kleine kant, geen enkel schip kon meer dan 2.000 kg. in de afslag zetten.

Voor de IJslandse soorten zijn de prijzen redelijk goed geweest. Rode zeebaars was de best verkochte soort en kreeg tussen 44 en 50 fr. het kg. Voor koolvis lag de prijs rond de 26 fr. terwijl leng verkocht werd tussen 40 en 50 fr. het kg. met blauwe sortering zoals gewoonlijk de duurste soort. Schotse schol kreeg rond de 20 fr., schelvis werd verkocht tussen 22 en 40 fr. het kg. Voor kabeljauw lag de prijs eveneens rond de 40 fr. het kg.

Meer heilbot dan verleden week, er werd tussen 150 en 210 fr. het kg. voor betaald, staartvis van IJsland noteerde rond de 190 fr.

De kustvisserij had met enkele dagen minder goed weer af te rekenen. Daardoor steeg de garnaalprijs zaterdag boven de 200 fr. het kg. Dinsdag was die prijs weer normaler en noteerden we tussen 90 en 140 fr. het kg. De aanvoer blijft tamelijk schaars al schijnt ook daar de laatste dagen enige verandering in te komen.

MAANDAG 24 AUGUSTUS 1981

IJSLAND			
O.202	18	755	— 1.476.304
O.129	18	716	— 1.230.269
NOORDZEE			
O.206/229			
	13	490	— 736.522
KANAAL			
Z.499	17	190	1395 780.852
O.705	19	145	1770 836.986
NOORD			
O.26	13	250	— 522.190
N.45	7	360	— 678.096
WEST			
O.123	10	330	— 720.531
Z.72	13	60	1935 630.655
N.3	5	170	— 414.196

DINSDAG 25 AUGUSTUS 1981

MONKEY BANK			
O.285	13	310	— 510.145
KANAAL			
O.518	16	215	675 685.072

WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1981

WEST			
Z.38	3	5	435 99.716

NIEUWPOORT

ZATERDAG 22 AUGUSTUS 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.88	175	17.073
N.211	105	11.541
GARNAAL		
N.700	136	20.532
N.22	136	31.358

MAANDAG 24 AUGUSTUS 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.590	310	13.755
N.172	3.957	211.156

N.575	1.843	109.170
N.788	199	20.091
N.88	159	16.258
N.211	143	15.781
N.349	141	22.369
GARNAAL		
N.700	150	28.330
N.22	94	16.942
N.782	165	22.743

Twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 260 à 270 fr./kg. en tong nr. 2 335 à 340 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 402 à 410 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruitong 402 à 408 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 360 à 370 fr./kg. en kleine tong 155 à 165 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 270 à 305 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 255 à 280 fr./kg. en griet tegen 160 à 220 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 2.750 tot 3.250 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben en visjes aan 1.300 tot 1.750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.800 à 4.400 fr. de ben geveild en gul tegen 2.000 à 2.500 fr. de ben. Opnieuw werd wijting tegen dure prijzen aan de koper gebracht. Grote wijting werd aan 2.900 tot 3.100 fr. de ben geboekt en kleine wijting aan 1.750 tot 1.850 fr. de ben. Moerrog kreeg 90 à 95 fr./kg., tilten 85 à 90 fr./kg. en scherpstaarten 80 à 85 fr./kg. Grote zandschar bewam 1.700 à 2.000 fr. de ben en kleine zandschar 800 à 950 fr. de ben. Zeehond noteerde men aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben, doorn- of speurhaai aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben en zeehaai aan 500 tot 900 fr. de ben. Variatie haalde opnieuw een dure prijsnotering. Robaard kreeg 75 à 85 fr./kg., rode soldaten 96 à 100 fr./kg. en knorhaan 35 à 45 fr./kg.

Staartvis boekte men aan 275 tot 285 fr./kg., tongschar aan 110 tot 163 fr./kg., zonnevis aan 240 tot 270 fr./kg. en koningsvis aan 180 tot 200 fr./kg.

Geringe aanvoer, goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering vormden de voornaamste karakteristieken der maandagmarkt.

DINSDAG 25 AUGUSTUS 1981

Vis	Kg.	Fr.
N.211	122	16.448
N.349	141	7.320
N.551	258	13.776
GARNAAL		
N.700	230	24.172
N.22	158	15.402
N.782		

WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1981

VIS	Kg.	Fr.
West		
N.15	6.436	458.893
N.706	2.893	130.019
N.720	3.857	182.336
N.346	6.535	245.826
Kust		
N.575	785	56.078
N.211	95	18.345
N.788	104	12.030

N.551	97	7.584
N.88	135	17.492
GARNAAL		
N.700	76	10.399
N.22	58	11.309

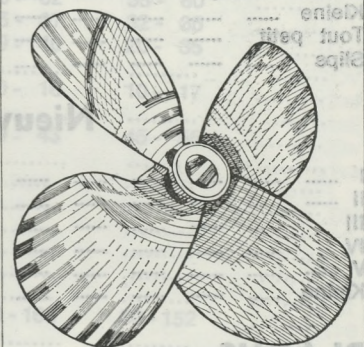
De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer. Drie vaartuigen van de West, een bokkennisser en vijf kustvaartuigen losten hun vangst.

Voor tong nr. 1 betaalde men 264 à 275 fr./kg. en voor tong nr. 2 315 à 340 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 394 à 404 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 406 à 420 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 390 à 410 fr./kg. en kleine tong 155 à 175 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 260 à 300 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 230 à 260 fr./kg. en griet tegen 200 à 240 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 240 tot (Vervolg op blz. 8)

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø Manganbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie Van Voorden België

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

AVIA

N.V. ROSSEEL

BRUGGE

(050) 33.99.14

Alle petroleum-producten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading

Stipte bediening

Vertegenwoordiger

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel.: (059) 32.16.76

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	24-8-1981
Grote schelvis	37,- - 40,-
Middelmatige schelvis	23,- - 32,-
Kleine schelvis	19,- - 23,60
Kabeljauw	41,- - 46,-
Gul	36,60 - 43,-
Wijting	.....
Schaat	69,-
Zeebaars	37,- - 51,80
Leng	37,80 - 50,-
Schartong	14,40 - 23,60
Heilbot	152,- - 207,-
Koolvis	24,80 - 27,60
Hondstong	36,60
Zeewolf groot	45,20 - 63,40
Staart	157,- - 192

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	24-8-1981	25-8-1981	26-8-1981
Lappen	239 - 251	250 - 220	256
Grote	290 - 299	300 - 305	349
3/4	359 - 370	370	389
Blok	365 - 381	393	396
Voor-kleine	319 - 38	387	390
Kleine	199 - 237	259	269
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Fruit	.....	.....	.....
Schone kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
Tout petit	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Niet meegedeeld

Nieuwpoort

I	260 - 270	.....	264 - 275
II	335 - 340	.....	315 - 340
III	402 - 410	.....	394 - 420
IV	402 - 408	.....	406 - 420
V	360 - 375	.....	390 - 410
Kleine	155 - 165	.....	155 - 175

PLADIJS

Oostende

	24-8-1981	25-8-1981	26-8-1981
Grote	48 - 52	80 - 53	51
Grote iek	46 - 53	47	52
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	35 - 47	43	45
Platjes	19	26 - 35	26

Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	.....	.....	.....
III	.....	.....	.....
IV	.....	.....	.....
V	.....	.....	.....

niet meegedeeld

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	55 - 65	.....	57 - 61
Drielingen	50 - 60	.....	40 - 55
Moeien	26 - 35	.....	25 - 35

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
21-8	2	9.751	470.717			
22-8	2	341	38.108			
24-8	7	6.795	413.904			
25-8	3	546	40.356			
26-8	9	20.974	1.133.734			
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
20-8	2	164	23.208	135	144	
22-8	2	272	42.396	145	164	
24-8	3	409	61.936	131	171	
25-8	3	491	48.281	89	116	
26-8	2	134	16.577	113	129	

(vervolg van blz. 7)

250 fr./kg., tongschar aan 80 tot 152 fr./kg., koningsvis aan 170 tot 185 fr./kg. en zonnevis aan 250 tot 260 fr./kg.

Grote pladijs werd tegen 2.850 tot 3.050 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.000 à 2.750 fr. de ben en visjes tegen 2.000 à 2.750 fr. de ben en visjes tegen 1.250 à 1.750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4.000 à 4.300 fr. de ben geveild en gul tegen 2.800 à 3.200 fr. de ben. Rog, die slechts sporadisch te koop aangeboden werd haalde dan ook een dure prijsnotering. Moerrog kreeg 90 à 95 fr./kg., tilten 80 à 90 fr./kg. en scherpsstaarten 80 à 85 fr./kg. Grote wijting boekte men aan 2.750 tot 3.000 fr. de ben en kleine wijting aan 1.600 tot 1.750 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1.550 tot 1.750 fr. de ben en kleine zandschar aan 850 tot 1.000 fr. de ben.

Zeehond kocht men tegen 1.800 à 2.250 fr. de ben op, doorn- of speurhaai tegen 2.250 à 2.750 fr. de ben en zeehaai tegen 500 à 850 fr. de ben. Robaard belkwam 70 à 80 fr./kg., rode soldaten 70 à 85 fr./kg. en knorhaai 30 à 45 fr./gr.

Samen werden ong. 21.000 kg. vis aangevoerd voor een totale bruto-waarde van 1.133.734 fr. dit met een goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering.

Verwachtingen

VRIJDAG 28 AUGUSTUS 1981

MONKEY BANK : N.752 (300 m. t.t.z. 10 kab., 60 gul, 160 schelvis en totten, 40 maswijting, 20 heek, 5 steenschol, 5 zeewolf.

MAANDAG 31 AUGUSTUS 1981

IJSLAND : O.317 (1.000 m. t.t.z. 600 bonen, 150 kools, 50 kab.-gul, 100 schelvis en totten, 50 leng, 50 varia).
O.318 (700 m. t.t.z. 150 bonen, 200 schelvis en totten, 140 kools, 80 kab. en gul, 100 leng, 20 schotse schol, 10 varia).

KANAAL : O.114 — O.274 — O.234
MONKEY BANK : O.232.

WEST : O.35 — Z.483 — N.597 — Z.583.

NOORD : O.33 (400 m. t.t.z. 300 platvis, 20 steenschol, 60 gul, 20 haai).

DINSDAG 1 SEPTEMBER 1981

NOORDZEE : O.309/N.719.
W9ST : O.306.

WOENSDAG 2 SEPTEMBER 1981

NOORDZEE : O.141/O.369 (vermoedelijk).
NOORD : O.118 (vermoedelijk).

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en leraressen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 404 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard

Zo zijn er :

- 1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weer geven ;
- 2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn ;
- 3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvisser ;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	24-8-1981	24-8-1981	25-8-1981	25-8-1981	26-8-1981	26-8-1981	24-8-1981	26-8-1981
Grote tarbot	119 - 296		175 - 270		240		270 - 305	260 - 300
Middelmatige tarbot	147 - 154						270 - 305	260 - 300
Kleine tarbot							255 - 280	230 - 260
Grote griet							160	150
Middelmatige griet							160 - 220	200 - 240
Kleine griet								
Grote schelvis	31 - 40		33 - 41					
Middelmatige schelvis								
Kleine schelvis	16 - 31		17 - 33					
Grote heek	20 - 79		21 - 79					
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom								
Leng								
Rog	29 - 85		12 - 53					
Keilrog								
Rog								
Tilten							90 - 95	90 - 95
Scherpstaarten							85 - 90	80 - 90
Halve mans							75 - 85	80 - 85
Teelt							80	80
Katrog								
Kabeljauw	41 - 74		65 - 66					
Grote gul	18 - 58		22 - 61				76 - 88	80 - 86
Middelmatige gul							40 - 50	50 - 64
Kleine gul								
Hozemondhamme								
Grote wijting	20 - 41		21 - 34					
Kleine wijting							58 - 62	55 - 60
Schar	6 - 17		23				35 - 37	32 - 35
Steenschol	21 - 111		12 - 122				19 - 40	20 - 35
Zeehaai								
Hondshaai	13 - 18		10				10 - 18	10 - 17
Doornhaai								
Pieterman							40 - 43	45 - 55
Makreel								
Horsmakreel								
Zee kreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	11							
Schartong								
Volle haring							110 - 165	80 - 152
Ijle haring								
Haringshaai								
Steenholk	19 - 21		17					
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf					35 - 60			
Pollak			58 - 59					
Zonnevis	100 - 170		188					
Koningsvis	127 - 141						240 - 270	250 - 260
Vlaswijting							180 - 200	170 - 185
Zee duivel	89 - 231		100 - 177					
Schotse schol							275 - 285	240 - 250
Zee hond								
Bot							40 - 50	36 - 45
Rode poon (roobaard)							10 - 15	10 - 15
Grauwe poon (knorhaan)	17		16 - 21				75 - 85	70 - 80
Rode knorhaan	55 - 86						35 - 45	30 - 45
Posten								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 19 OOGST WERD AANGEVOERD : 1380 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 435 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 1 kisten wijting; 63 kisten schol; 6 kisten schar; 2 kisten makreel en 15 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 20,55-18,51; grotetong 21,19-20,74; grootmiddel tong 23,89-23,30; kleinmiddel tong 26,00-25,25; tong één 19,80-19,33; tong twee 12,60-12,31.

PER 40 KG. : tarbot 613-504; griet 414-398; kabeljauw één 144-114; kabeljauw twee 182-134; kabeljauw drie 152-102; kabeljauw vier 134-104; kabeljauw vijf 142-100; schelvis twee 144-114; schelvis drie 154-134; schol drie 200-152; schol vier 112-80; wijting drie 114-104; makreel twee 102; schar 124-104; bot 30-25; rode poot drie 132-112.

DE BESOMMINGEN WAREN : UK.159 f 540; UK.207 + UK.207 47.600; VD.6 f 3.100; VD.18 f 2.400; VD.19 f 4.300; VD.54 f 3.600; UK.78 16.400; WR. VI f 2200; IJM.3 4.200; IJM.18 f 2.400; IJM.20 3.800; IJM.27 f 2.000.

AAN DE DONDERDAGMARKT VAN 20 OOGST WERD AANGEVOERD : 2065 kg. tong; 15 kisten tarbot en griet; 618 kisten kabeljauw; 73 kisten schelvis; 24 kisten wijting; 149 kisten schol; 35 kisten schar en 32 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 19,90-19,64; grote tong 21,79-20,79; grootmiddel tong 25,89-23,69; kleinmiddel tong 27,08-25,54; tong één 20,36-19,46; tong twee 13,00-12,61. PER 40 KG. : tarbot 647-513; griet 509-418; kabeljauw één 110; kabeljauw twee 160-134; kabeljauw drie 144-120; kabeljauw vier 122-112; kabeljauw vijf 124-102; schelvis één 118; schelvis twee 140-114; schelvis drie 135-108; schelvis vier 122-112; schol één 154-144; schol twee 152-140; schol drie 122-108; schol vier 142-76; wijting drie 144-112; schar 142-92; rode poot één 214; rode poot twee en drie 168-100; bot 25; poontjes 42-51; horsmakreel 114; tongschar 164; krab 72-31; steenbolk 76-60.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 21 OOGST WERD AANGEVOERD : 1035 kg. tong; 16 kisten tarbot en griet; 1730 kisten kabeljauw; 238 kisten schelvis; 466 kisten wijting; 236 kisten schol; 46 kisten schar; 1 kist makreel; 177 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 19,55-16,88; grote tong 22,18-21,67; grootmiddel tong 25,97-23,99; kleinmiddel tong 25,99-25,94; tong één 20,42-19,56; tong twee 13,01-12,71.

PER 40 KG. : horsmakreel 94; krab 35; poontjes 54-26; ronde poot één 238-210; rode poot drie 196-88; haai 92-21; steenbolk 65-56; tarbot 614-515; griet 508-411; kabeljauw één 214-184; kabeljauw

twee 283-168; kabeljauw drie 162-122; kabeljauw vier 130-114; kabeljauw vijf 122-70; schelvis één 128-118; schelvis twee 130-100; schelvis drie 100-72; schelvis vier 88-71; schol één 186; schol twee 170-144; schol drie 144-118; schol vier 126-98; wijting drie 114-52; makreel twee 96; schar 120-60; tongschar 248-60.

DE BESOMMINGEN WAREN : KW.34 f 27.300; KW.214 f 5.100; KW.226 f 16.000; UK.5 en UK.52 27.600; UK.78 f 2.400; UK.137 19.800; UK.194 f 15.700; UK.208 11.000; UK.18 en UK.20 f 44.200; UK.28 en UK.35 f 2.900; UK.79 17.300; UK.94 f 7.600; UK.138 17.300; UK.307 f 5.100; IJM.2 10.700; IJM.18 f 3.100; IJM.154 3.700; WR.126 f 16.100; verder waren er acht Texelaars met een totale besomming van f 93.000.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 24 OOGST WERD AANGEVOERD : 4225 kg. tong; 167 kisten tarbot en griet; 625 kisten kabeljauw; 91 kisten schelvis; 1381 kisten wijting; 1260 kisten schol; 84 kisten schar; 49 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 19,43-18,11; grote tong 20,81-19,84; grootmiddel 22,91-21,18; kleinmiddel tong 23,82-22,52; tong één 20,05-19,72; tong twee 12,92-12,50.

PER 40 KG. : tarbot 593-498; griet 492-383; kabeljauw één 282-186; kabeljauw twee 246-184; kabeljauw drie 186-60; kabeljauw vier 164-140; kabeljauw vijf 140-82; schelvis twee 160; schelvis drie 140-102; schelvis vier 108-70; schol één 156-126; schol twee 138-126; schol drie 130-114; schol vier 110-96; wijting drie 94-50; schar 86-69; krab 36-22; haai 104-74; poontjes 43; tongschar 267-68.

EET MEER VIS

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 17.8-'81 tot en met 21.8-'81

Door 95 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbengst	Prijs in kg.
271.98 kg.	Tsing	f 512.106,71 van f 26,97 - f 12,50	
14.294 kg.	Tarbot	f 205.402,74 van f 19,79 - f 5,68	
132.150 kg.	Schol	f 345.874,63 van f 3,93 - f 1,20	
15.370 kg.	Kabeljauw	f 34.192,80 van f 5,45 - f 1,34	
2.060 kg.	Griet	f 21.686,35 van f 12,28 - f 4,44	
13.340 kg.	Schar	f 21.345,05 van f 1,88 - f 1,21	
3.420 kg.	Wijting	f 5.312,39 van f 1,85 - f 1,16	
105.844 kg.	Diversen	f 460.948,72 van f — — — f — — —	
313.676 kg. totaal		f 1.606.869,39	

De afgelopen week van 17 tot 22 oogst is een week van tegenstellingen geworden. Aan de maandagmarkt moesten veel kisten wijting onverkocht achterblijven. In de loop van de week zou echter blijken dat op diezelfde maandag de voordeligste vis was ingekocht. Vooral de weersomstandigheden zijn aan die gang van zaken debet geweest.

Aan de woensdagmarkt liep de wijting op tot net onder de honderd gulden per bak. Met het verstrijken van de week werd de honderd-guldengrens zelfs overschreden. Velen hadden aan de donderdagmarkt een lading vis van de spanvisserij verwacht, net als de voorafgaande week, maar de Noorse visserijpolitie stak daar een stokje voor. Het was uitkijken geblazen voor de schepen die aan de ingang van het Kattegat hun netten hadden uitgezet. Een schip uit Urk en een schip uit Den Helder werden opgebracht en kregen een proces verbaal aan hun broek. Overigens lijkt de spanvisserij de enige vorm van visserij die op het ogenblik als „lorenid“ kan worden beschouwd. Alles en iedereen lijkt een span te kunnen vormen.

Het span WR.108 en WR.109 was verleden week present met een niet geringe partij vis waarmee een beste besomming kon worden gemaakt. De dagschuiten die vlak onder de wal gepoogd hebben een tongetje of een scholletje te verschalken hebben het wel erg moeilijk gehad. Een voortdurende westwind, afgewisseld door een wind die regelmatig van zuid naar noord draaide veroorzaakte een behoorlijke branding waardoor het werken aan boord nu niet meteen een pretje werd. Velen hielden het donderdag voor gezien en bleven een lang weekend binnen.

Aan de dinsdag, woensdag- en donderdagmarkt was door de kleine vaart met de regelmaat van de klok aangevoerd. In één nacht kon van f 2.000 tot f 4.000 boven water worden gehaald. Dankzij de vangst vlak onder de wal, met een minimum aan oliegebruik. Opmerkelijk was het wegblijven van de Texelaars. Aangenomen mag wor-

den dat ze een stekkie dichters bij huis hebben gevonden.

Door de grote vriestrawlers worden nu leuke partijen haring binnen gebracht die erg vet zijn. Ze zitten vol hom en kuit en zijn te zwaar om door de rokerijen te worden verwerkt. Vallen ze niet van de speet dan is het gevaar aanwezig dat ze openbarsten. De smaak van deze bokking is overigens uit de kunst. Veel van de vangst staat in de vrieshuizen nu te wachten op een koper. De gegadigden zijn onder meer de conservenfabrieken. Weinig aantrekkelijk is de wetenschap dat deze „poot“ nooit genegeen is veel te betalen. Men ondervindt veel concurrentie vanuit het buitenland.

De makreelvangst is door de haringvisserij van de vriestrawlers op een laag pitje komen te staan. Veel rekenwerk voor degenen die verantwoordelijk zijn voor het laden van de vrieskusters. De voorraden zijn aardig geslonken en veel vangsten van de laatste weken zijn maar kort in opslag geweest. Voor de rokerijen is prachtige makreel aangeboden van Schotse herkomst. De KW.170 „Annie Hillina“ heeft voor zijn eigenaren Parlevliet en Van der Plas zijn eerste reis achter de rug en is met bekwame spoed naar Ierland vertrokken voor een nieuwe lading. De aanvoeren op het eiland Man waren nog te gering om tot een lading te komen. Ook van de westkust van Ierland komt bericht dat daar haring „te koop“ is. De mogelijkheid dat men daar nu heen trekt moet niet uitgesloten worden geacht.

Vrijdagmiddag vertrokken de VL.34 „Anita“ en de VL.73 „Elly“ in die richting. Geladen met zout en lege vaten. De bedoeling is de haring rechtstreeks van de vangschepen over te nemen. De bemanning zorgt vervolgens voor het inzouten. De handel zal zeker mondjesmaat inkopen omdat het nog niet duidelijk is hoe groot de aanvoer uit het Engelse Kanaal zal zijn. Door de aanvoeren van vorig jaar is men wat gereserveerd geworden.

Engeland

— Drie van de opvallende diepzeetrekkers van de grote Britse rederij B.U.T. (British United Trawlers) die eens, via de visserij op IJsland, zorgden voor de visserijroem van Hull, werden aan Noorwegen verkocht om ingezet te worden als bevoorradingschepen voor de petroleumbooreilanden. Het zijn diepvriezers van bijna 62 meter, de «Kurd», de «Kelt» en de «Arab» en lagen op in Milfordhaven. De vaartuigen zullen onder meer uitgelend worden. De aanpassings- en veranderingswerken zullen in Engeland door Britse firmas uitgevoerd worden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Allerlei

— Behalve in de Noordzee, de Westkust van Schotland en de zuidelijke Noordzee, is er eveneens 3400 ton haring rond het eiland Man vrij gegeven. Verder nog in de Mourne 400 ton. In de Zuidwest-Approaches (Area 7 E) 500 ton op te delen tussen Groot-Brittannië en Frankrijk. In het gebied 7,F,G,K, en J, 7000 ton voor Ierland en eveneens 7000 ton voor Ierland in Western Ireland (gebied 7B en C).

x x x

— Gewoonlijk zijn er twee kanten aan gelijk welke zaak. Dit is bv. zo voor de robben die vellen totaal wenselijk gespaard te zien, maar die horderduizenden ton vis wegvreten. Dit is opnieuw zo voor diegenen, die een absolute bescherming wenselijk ingesteld te zien voor de walvisachtigen maar vergeten dat deze reuzen, massa's kleine visjes uit het water wegvreten zodanig, dat een absolute bescherming wel dra een voedseltekort zou doen ontstaan voor andere vissoorten die eveneens van dit plankton en mesoton leven. Dit is ook zo voor diegenen die voor een absolute bescherming van de haring zijn, die echter zelf enorm velle eieren en larven van andere vissoorten opvreten. Het is dus een eerste plicht al deze problemen van uit het multispecie oogpunt uit te benaderen. Dit geldt vooral voor de Greenpeacers en andere impulsieven.

x x x

— Een lid van het Europees Parlement, mevrouw Quin, had de Europese Commissie er op gewezen, dat in bepaalde landen lidstaten de prijzen voor de brandstof voor de visserij verschillen door de al of niet-toepassing van de BTW op de levering aan de vaartuigen. Aldus is in Frankrijk bv. de brandstof van accijnzen vrijgesteld, en zou dit niet overal zo zijn. Volgens het antwoord van de EEG-commissaris voor de visserij is de brandstof voor vissersvaartuigen in alle Lid-Staten vrijgesteld van belastingen en accijnzen, behalve in Ierland, waar de vissers een gering gedeelte van de accijnzen zelf moeten betalen, maar andere voordelen hebben.

x x x

— Van de 503 projecten voor subsidies van het landbouwwaarborgfonds (E.O.G.F.L.) zijn er 172 geselecteerd. Doordat de begrotingskredieten beperkt zijn, was het niet mogelijk, aldus de EEG-Commissaris voor de Visserij, een groter aantal projecten te financieren. De meeste projecten gaan naar subsidies voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen voor de modernisering van in bedrijf zijnde vaartuigen voor de bouw en inrichting van visteeltstations, voor de modernisering van verwerkingsbedrijven en

voor aanlegakkommodaties. Het zou interessant zijn te vernemen, wat het totaal bedrag daarvoor is en welk deel aan elke Staat toegekend werd.

Noorwegen

— Noorwegen heeft zijn uitsaneringsprogramma beëindigd waarbij zowat 124 vissersvaartuigen uit de vloot genomen werden en aan slooppremies of verkoop aan het buitenland, voor 1,7 miljard B.fr. uitgegeven werd. De Noorse eigenaar mocht, in geval het schip naar de schroothandelaar ging, de volledige uitrusting van het vaartuig, netten, lieren, enz... voor eigen rekening verkopen, niettegenstaande de regering het vaartuig, via de slooppingspremie aangekocht had.

x x x

— Noorwegen kreeg 10 duizend ton haring toegewezen in de gemeenschapswateren van de Noordzee, waardoor de EEG-visserijvloot dan in wederkerigheid de toelating kreeg om 14 duizend ton bodemvis te vangen in Noorse wateren.

Schotland

— De grote Schotse Redersfederatie S.F.O., heeft haar voorzitter, de heer James Lovie voorlopig geschorst. Een nieuwe bestuursvergadering zal dan een definitieve beslissing nemen over het al of niet aanblijven van de voorzitter. Reden is de economische schade die de S.F.O. aan een sprotverwerkend bedrijf dient te betalen, als gevolg van een slechte aanpak in deze zaak door de heer James Lovie.

Engeland

— Een Britse zeiltreiler uit 1884, de smack «Westward Ho» die voor een marinemuseum terug opgegraven en uitgerust werd, is voor het ogenblik op een zomer-cruise in Lerwick. Het vaartuig dat heel wat nieuwsgierigheid opwekt, zal nog verscheidene andere havens aandoen. Deze 23,50 m «smack» werd in zijn tijd bemand door 3 matrozen en 2 jongens.

x x x

— De schipper van de Britse seintreiler «Jacinta» van de rederij J. Marr werd door de rechtbank van Penzance beboet tot 160 duizend B.fr. en de rederij tot 80 duizend B.fr. wegens het vissen in de driemijlszone voor de kusten van Cornwall. Bij het ophalen van het net, nadat een visserij-officier aan boord van de «Jacinta» gekomen was, werd slechts 50 kgr. makreel vastgesteld. Het zijn in elk geval dure visjes geworden. De schipper beweerde in de 3-mijlszone te zijn binnengevaren om er makreelscholen te trachten te ontdekken en deze dan te volgen, zonder vissen, tot buiten de 3-mijlszone. Daarom ook

vaarde hij niet op visserijssnelheid hetgeen de kleine vangst in het net uitlegt. De rechtbank had daar echter geen oren voor.

x x x

— Een Britse «smack» gebouwd in 1893, die tot na de oorlog 1940-45 de visserij volledig op zeil bedreef om dan op een motor te zijn omgebouwd en in bedrijf was tot 1973, wordt thans tot een verlofbasis omgebouwd voor gehandicapten, met akkommodatie voor 12 personen, een lees- en studiezaaltje, aangepaste keuken, enz... Hopen we maar dat aan de zeewaardigheid niets ontbreekt van dit, toch wel oud bees-tje.

x x x

— Volgens een voorstel van de Britse ministeriële visserijdienst werd de makreelvisserij op de Schotse westkust te middernacht 8 augustus geopend. Dit volgt dan op de sluiting van de makreelvisserij in de Noordzee, waar vooraf Britse en Deense grote aanvoeren in de afslagen brachten. Het ging hier over een kwantum van 10.700 ton.

x x x

— Grimsby kreeg voor de tweede maal in acht dagen koninklijk bezoek. Nadat vorige week de Britse koningin de plechtige opening van de brug over de Humber bijwoonde, die Hull met Grimsby verbindt, was prinses Alexandra thans aanwezig op de open dag in de visserijdokken van Grimsby. Er was voor deze gebeurtenis zo een tienduizend man opgekomen.

x x x

— Drie van de te Grimsby oplichtende treilers, de zusterschepen «Tokio», «Erimo» en «Hondo» werden door het ministerie van defensie aangekocht om te gaan dienen als schietschijven bij navy-oefeningen. De treilers lagen reeds een achttiental maanden op. Hun toekomst is in elk geval niet te rooskleurig.

x x x

— Een studie over een tweespeed-schroef heeft uitgewezen, dat dit, voor de schepen vanaf 250 tot 1500 PK, voor de ganse Britse visserijvloot een jaarlijkse besparing zou uitmaken van 10 miljoen pond, hetzij ongeveer 80 miljoen B.fr. Bij een tweespeedschroef heeft men een speed voor het vrijvaren en een speed voor het vissen.

x x x

— In Grimsby kwam verleden week een lading van 2500 ton bevoren vis binnen uit Canada die in de handelsdokken gelost werd. De waarde van deze vis overtreft de 10 miljoen pond, hetzij een waarde

van ongeveer 80 miljoen B.fr. Het was de grootste aanvoer per koelschip die Grimsby ooit kende.

x x x

Een Britse mariner, de twintigjarige Bill Neal, uit Plymouth heeft het Nauw van Kalles overgestoken van Groot-Brittannië naar Frankrijk in een..... badkuip! Voorzien van één enkele roeispaan zette hij daar 13u.30 op. De Franse zeepolitie had bedreigd gelijk wie aan te houden, die de Franse kust aandeed in een niet-konventioneel vaartuig. Om deze reden had de Brit zijn badkuip laten registreren bij Lloyds als zeevaartuig! We vragen ons tevergeefs af of men zijn energie niet kwijt kan aan ernstiger zaken, dan deze dwaze potsierlijke vertoningen waarbij dan nog de reddingsdiensten in alarmtoestand moeten gebracht worden. Dergelijke fantasten zou men best op het droge zetten.

X X X

De Sovjet-Unie heeft een akkoord getroffen met Groot-Brittannië en een Britse firma om het goud op te halen dat aan boord is van de, in 1942 in de Barentssee door Duitse duikboten getorpedeerde Brits kruiser «Edinburg» en die 240 m. diep op de bodem rust. Onderwaterfoto's hebben uitgemaakt, dat dit zou mogelijk zijn. De «Edinburg» was uit de Russische haven vertrokken met aan boord het Russisch goud dat moest dienen om de Amerikaanse leveringen van oorlogsmateriaal aan Rusland te betalen. Over hoeveel goud het gaat, werd niet gezegd. De Britse bergingsspecialisten zullen een onderwaterstation onder druk, op de bodem laten zinken nevens de kruiser, om van daaruit de karwei aan te pakken. Men hoopt hierin nog vóór de winter te slagen.

Ierland

— Er is in Ierland een rel ontstaan tussen, enerzijds de redersfederatie gesteund door de vissers, en anderzijds de producentenorganisatie die samen met de Ierse scheepswerven en de bevoorradingsbedrijven, een belasting wil laten leggen op de Ierse reders, die zich een schip in het buitenland laten bouwen, uitgerust met vistuig en netten eveneens door buitenlandse firmas geleverd. De Ierse reders wensen te vissen met de beste schepen en het beste vistuig en zullen zich hiervoor tot het buitenland blijven wenden zolang de eigen scheepswerven en bevoorradingsfirmas geen evenwaardige produkten kunnen leveren.

**VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Afrika

— Het vertrek van de Russen in 1977 uit Somali, gelegen aan de Golf van Aden, langs de Indische Oceaan tot aan Kenia, had voor gevolg, dat dit land hierdoor het tiental treilers verloor die door Rusland ter beschikking gesteld waren. Thans wil Somali de hoogzeefvloot terug uitbouwen en hier zelf over beschikken. Hiervoor zullen 6 aangepaste treilers van Yougoslavië gekocht worden en een drietal van Italië. Verder zullen nog een tiental hoogzeetreibers uitgerust worden met hulp van buitenlandse rederijen uit Australië, Italië en Irak.

Nederland

— Te Vlissingen ziet men voor het ogenblik terug de koelschepen, de diepbevoren makreel ophalen die in de koelhuizen van Vlissingen opgeslagen liggen. Het zijn koelschepen van het eerder kleiner type, die een jading van duizend ton komen ophalen voor Nigeria en Egypte. In het totaal ligt er 15 duizend ton gereed. Het is makreel die door Britse vissersvaartuigen aangevoerd werd op het laatst van vorig jaar en reeds aan boord ingevroren om te Vlissingen afgeladen te worden en naar de bewaar-koelhuizen gevoerd. Thans wordt deze bevoren makreel per vrachtwagens die 25 ton vervoeren van de koelhuizen naar de haven vervoerd. Er zijn nog zowat veertig van die grote vrachtwagens om een koelschip een volle lading te bezorgen.

x x x

— In Nederland wordt er door de rijkspolitie te water op de stijgende criminaliteit ter water gewezen. Jachten die zo maar op het water verdwijnen en niet van de minste, ofwel haakt men ergens een onbewaakt staande treiler met zeilboot zo maar aan een auto, en weg er mee. Men vizelt een boordmotor van een jacht en die gaat eveneens spoorloos. Men gaat ergens een bezoek brengen aan de kajuit van het jacht «Andermans» en pikt maar mee wat dienstig is en van 99% van al die feiten, kraait geen haantje over. De watersporters en recreanten worden dan ook verzocht meer veiligheidsvoorzieningen te nemen.

x x x

— Ook het stropen van ander-mans vis heeft in Nederland in de laatste tijd meer en meer opgang gemaakt. Aldus worden de fuiken van beroepsvissers regelmatig leeggehaald en dan mag men nog tevreden zijn, dat men de lege fuik aan de eigenaar laat. Waarom inderdaad zelf de gestolen fuik ergens elders in het water gaan leggen, om dan zelf maar het risico te lopen het bezoek van stropers te

krijgen. Andermans fuiken ledigen en iemand anders de zorg laten, gaat toch nog gemakkelijker! Behalve het stelen en het stropen komt dan nog het watervandalisme er bij, zo maar vernietigen en beschadigen uit plezier of snobisme!

Frankrijk

De Franse dokkers hebben aan de regering hun op pensioneringstelling gevraagd op 55 jaar. Nu dat er een socialistische-kommunistische regering in Frankrijk aan de macht is, denken de dokkers en andere syndikale redders van het land dat dit alles voor de nieuwe ministers slechts een koud kunstje wordt. De toekomst zal het uitwijzen!

x x x

Volgens een mededeling uitgaande van het Franse ministerie van de Zee zal een nieuw plan voor de ontwikkeling van de Franse vissersvloot in voege komen vanaf 1-1-1982. Op de betrokken ministeriële diensten is men voor het ogenblik bezig met het coördineren van een aantal maatregelen in die zin die het voorwerp van een wetsvoorstel zullen uitmaken en in december van dit jaar nog vóór het parlement ter goedkeuring zal voorgebracht worden. Ook hier zal de nieuwe regering de visserij red- den?

x x x

De nieuwe Franse tonijn-treiler „Huon-de-Kermadec” voor het vissen op de tropische tonijn die even-tueel tot in de Indische Oceaan en de Stille Oceaan kan ingezet worden, kost ongeveer 340 miljoen B. fr. ! Het niet alleen reeds, waarmee men de tonijn omsingelt en insluit is 1500 meter lang en 185 meter diep en heeft aldus een oppervlakte van bijna 28 hectaren ! Het totaal gewicht van dit net : 40 ton ! Deze nieuwe tonijn-treiler heeft als thuis-haven Concarneau. Dit vaartuig is voorzien voor het aan boord nemen en invriezen van 2500 tot 3000 ton !

x x x

De Franse tonijnvisserij bezigt nog altijd ongeveer 500 vissers, waarvan de meesten uit Concarneau en omgeving komen. Dit duidt duidelijk aan het belang, die de Franse tonijnvisserij nog altijd heeft, vooral als we de vergelijking maken dat in de ganse Belgische vissersvloot amper duizend man bedrijvig zijn.

x x x

Van de nieuwe Franse links-socialistische regering wordt veel verwacht in de visserijkringen in het economisch en sociaal luik. Maar ook Mitterand en Le Pensec kunnen niet toveren. Het zou dus ook wel

eens een ontgoocheling kunnen worden voor de bedrijven vooral.

x x x

In Frankrijk wordt een nieuwe staatslening uitgeschreven ten bedrage van 55 miljard B. fr. aan een interest van..... bijna 17% (16,75%) ! Leningen uitschrijven is natuurlijk gemakkelijk vooral als de vervaldag nog ver ligt. Als tover-middel liggen er echter wrange nasmaken in het verschiep.

x x x

De Franse treiler „Cap St.-Jacques” uit Boulogne is in de thuishaven aangekomen nadat het vaartuig door de Noorse marine opgebracht werd en naar de Noorse haven Stavanger opgeleid. Er werd een kleine overtreding vastgesteld op de netmaaswijdten, terwijl een reservenet aan boord, verzegeld opgeborgen werd in het ruim. Een boete werd door de rederij betaald, maar noch de vis noch de netten werden aangeslagen. Het nazicht gebeurde in de Noorse wateren van het Skagerak ingang van de Baltische Zee.

x x x

— Sinds 2 augustus zijn in Groot-Brittannië de boeten voor ondermaatse netten opgetrokken van 80 duizend tot 400 duizend B.fr. Inderdaad werd vastgesteld dat, ten overstaan van de eerder lage boete van 1.000 pond (80 duizend B.fr.) de vissers eerder geneigd waren het risico van opgebracht te worden, op te lopen.

x x x

— Het schijnt toch niet al «koeken-ei» te zijn, met de vissersvaartuigen die met motor en zeil uitgerust zijn. Aldus is de catamaran «Dar-Mad» van een Franse schipper slechts voorzien van een zeer voorlopig brevet van zeevaardigheid omdat de zeevaartinspektors één en ander niet in orde vonden met de stabiliteit, kwestie de hoogte en draagkracht der masten. Het gaat hier om een catamaran (dubbel romp) van 11,50 m lang, 6 m breed, gebouwd in aluminium voorzien van 57 m² zeil, met 2 motoren van 55 Pk, kostprijs 3.150 miljoen B.fr. Er dienen bepaalde wijzigingen aangebracht. Diegenen die nog wat de kat uit de boom kijken tot aan alle kinderziekten verholpen is, zijn misschien nog de verstandigsten.

x x x

— De Franse treiler uit Lorient de «LO 193738 Marie-Christine» heeft te Grimsby het absoluut besommingsrekord van treilers van zijn klasse behaald met een aanvoer van 3440 bennen voor een brutobesomming van 6,5 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 1890 fr. per ben, waarbij het hoofdzakelijk om Kabeljauw, blauwe tong, koolvis en schelvis ging.

— De tweede Franse petroleumhaven Le Havre, heeft de beschikking gekregen over twee zeer moderne vaartuigen om de branden aan boord van de schepen te bestrijden. Zij zijn gewapend met vijf waterkanonnen en spuiten elk meer dan 6000 liter water per minuut en kunnen een brandend voorwerp op 90 meter afstand bereiken. In een uitkijkpost 15 meter boven het vaartuig laat een televisie-installatie toe een overzicht van de brand te krijgen en de brandspuiten te richten die volgens het télékommunikatiesysteem gericht worden. De brandblusvaartuigen hebben een eigen bescherming tegen hitteuitstraling van de brandende schepen en kunnen deze dicht benaderen. Er zijn eveneens drie tanks met schuim aan boord met een gezamenlijke capaciteit van 75 M3 en een blusduurmogelijkheid van 45 minuten. De vaartuigen zijn 45 m lang, 12,60 m breed met een diepgang van 5,40 m.

x x x

— De tweede campagne van de Franse diepzeetreibers hebben eveneens goede resultaten opgeleverd, zodat men kan zeggen dat de eerste trimester aan de goede kant ligt. Nochtans hebben slechts 6 eenheden aan deze tweede campagne deelgenomen, één voor de Noorse kust, één ter hoogte van de Faroë-eilanden, één tussen de Faroë en het eiland Jan Mayen in het uiterste Noorden, een ander rond de Kerguelen en de twee andere diepvriestreibers visten de blauwe wijting en de Groenlandse garnaal. Door deze zes diepvriestreibers werd nagenoeg 2.600 ton diepvriesprodukten aangevoerd, waaronder bijna 700 ton kabeljauw, 72 ton koolvis, 7 ton heibot, 550 ton Groenlandse garnaal, 640 ton blauwe wijting en een vangst van 610 ton van de Kerguelen.

x x x

— Eindelijk is er een overeenkomst bereikt tussen de grote Franse rederijen van Lorient en de syndikaten in verband met bepaalde syndikale eisen. De directeur van het kabinet van de nieuwe Franse minister van de Zee, de heer Boulard was aanwezig en had het bereiken van een overeenkomst als voorwaarde gesteld voor een onderhoud met de minister die de volgende morgen een bezoek bracht aan Lorient. Reders en syndikaten zijn elkaar halverwege tegemoet gekomen.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

Dok- en lossingsrechten te Grimsby vanaf 1 september met 25% omhoog

Bij herhaling horen we onze reders en vissers klagen over de grote kostennota, die zij voorgeschoteld worden, onder meer in Grimsby wegens dok- en lossingsrechten. Naargelang de hoeveelheid vis die men er aanvoert en de invloeden (?) van sommige reders, kan dit tot 24 % oplopen! Thans wordt de visserij te Grimsby opnieuw opgeschrikt door een waarschuwing vanwege de Britse Transport- en Dokkersbond door wie nieuwe eisen gesteld worden ingaande van 1 september en een verhoging inhouden van 25 % op de bestaande rechten!

Dit is zeker slecht nieuws voor onze reders en vissers die gewoontegetroouwd, naargelang de seizoenvisserij, te Grimsby aan de afslag komen. Het ziet er inderdaad naar uit, dat het profijt van een betere prijs, van een betere opnamemoge-

lijkheid zoals bv. voor grote aanvoeren van platvis, of om brandstof te sparen door het uitblijven voor een dubbel reis, langzaam aan zal opgeslorpt worden door de extravagante eisen van de syndikale dokkers-transportbond! Om dit duidelijk te illustreren geven wij hierbij een lijst van de sinds 1 jan. tussengekomen verhogingen door deze bond, namelijk een eerste verhoging van 16 %, verder gevolgd door verhogingen met 3,40 %, 13,80 % en 5 %. Al deze verhogingen schijnen ontoereikend te zijn voor de almachtigen van de Britse Transportbond en nu zal er opnieuw 25 % bijkomen! Volgens een protestnota van de woordvoerder van de Redersfederatie van Grimsby, wordt hierdoor de toekomst van de Grimsbyvisserij bedreigd en komen de kosten in Grimsby, hoger te liggen dan in gelijk welke andere Britse

visserijhaven. De betrokken redersfederatie zal in een zeer nabije toekomst de reders op lokaal en ook op nationaal vlak oproepen om de middelen te bestuderen om de door de transportbond betekende verhoging te laten herzien. Of zij hierin zullen slagen is echter twijfelachtig. Nationaal zal de solidariteit wel ontbreken omdat er een zekere concurrentie heerst tussen de visserijhavens en afslagen onderling. Anderzijds heeft de voorzitter van de transportbond reeds laten weten dat hij van de aangekondigde verhoging niet kan afzien en deze moet hebben. Gezien de kosten in Engeland per aanvoertonnage berekend worden, of beter uitgedrukt per kit en niet per brutobesomming, heeft men aan een concreet voorbeeld reeds uitgerekend, welke zware aderlating dit zal betekenen, vooral voor de vaartuigen die gewone vis binnen brengen waarop zoveel rechten dienen betaald als voor diegenen die fijne vis aanvoeren, gezien de rechten aangerekend worden per „kit“. De syndikale beurssnijders hebben daar echter geen oor voor, ook al gaat het doorgaans om kleine reders en vissers.

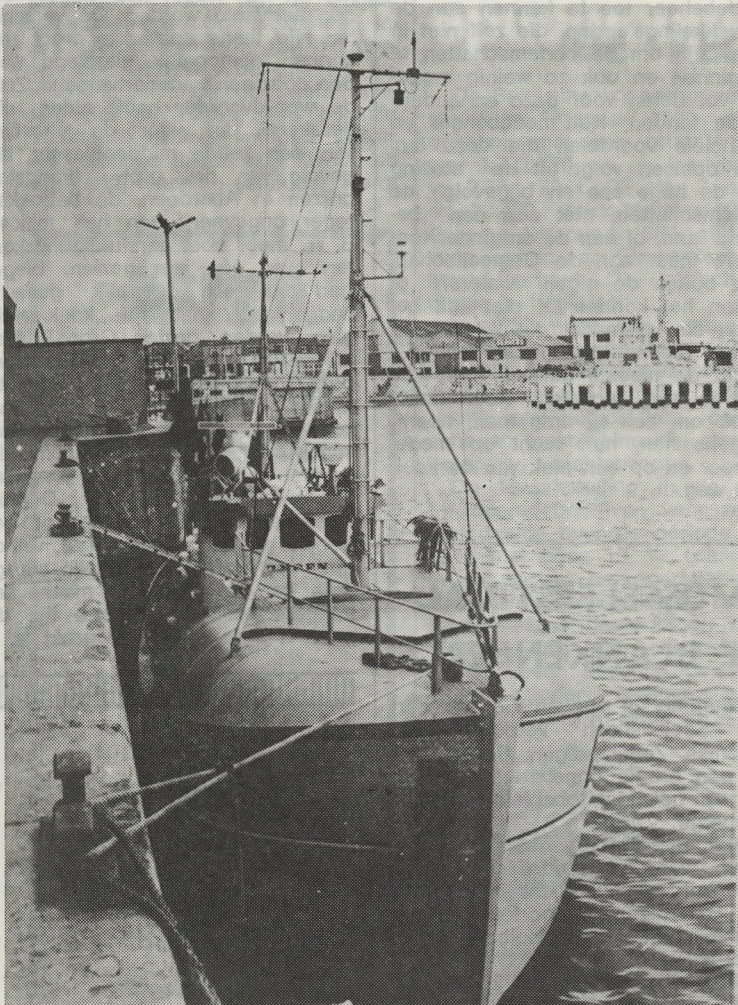
Volgens een overeenkomst met de transportbond, kunnen echter slechts verhogingen ingaan op de 1ste januari van het jaar en dus

niet middenin. De redersfederatie zal zich hier dan ook op beroepen, al weze dit naar onze mening slechts een magere troost.

Uitstel is hier zeker geen afstel en het neemt de willekeur ter zake vanwege de transportbond niet weg. Volgens deze laatste is er 5 % min vis aangevoerd in hoeveelheid als over dezelfde periode in 1980. Vijf % is echter niet in verhouding met de aangeschreven verhoging van 25 %!

Door het conservatief parlementslid, Austin Michell wordt op de totale willekeur vanwege de transportbond gewezen en over de onaantvaardbare machtspositie van deze bond in het bijzonder en van de syndikaten in het algemeen. Hiermede worden dan de regeringsbeloften vergeleken om de visserij te helpen en te steunen. De werkelijke steun die doorkomt wordt dan op een weezinwekkende manier afgeroomd door de syndikaten die door afdreigingen een machtspositie verworven hebben en door de zware brandstofkosten.

Voor onze reders en vissers die te Grimsby verkopen zal het in elk geval eveneens hard aankomen, want nu wordt er reeds hard geklaagd over de grote kosten die gepaard gaan met het in de afslag zetten van vis in Engeland.



Zoals gemeld in ons vorig nummer heeft de firma Staf Lauwereins, gevestigd aan de Hendrik Baelskaal te Oostende, zeer recent een installatie ter beschikking voor het zandstralen van vissersvaartuigen. Een fameuse aanwinst voor Oostende. Op bovenstaand beeld een vaartuig dat door de betrokken firma gezandstraald werd.

WATER- VERONTREINIGING TE OOSTENDE

Wat er iedere dag in de haven geloosd wordt langsheen de sluisen aan 't Sas is ongelooflijk. Smerig goedje, vol schuim en stank, wordt er in overvloed in het zeewater uitgekijpt.

Dode vis en allerlei waterplanten komen vervuild mee vanuit het kanaal. Het is reeds jaren dat vissers klagen, dat er niets meer te vangen is ter hoogte van de Ibischool en dat vis als zeebaars en harder er helemaal niet meer te zien zijn. Vroeger kwam vis veelvuldig ter plaatse voor!

In de spuikom is nu weerom iets zonderlings vastgesteld. Wegens 't feit dat de Waternikkers er hinder ondervonden van het wier en mos, werd een goedje uitgekijpt om het wier kapot te maken. En de vis, die gaat er ook aan. De kruisnetters weten te vertellen, dat de vis die ze er vangen praktisch onmiddellijk sterft van zodra ze uit het water komt. Paling welke uit proper water komt (en paling kan zelfs al tegen heel wat) kan het anders nog zeer lang uithouden.

Wanneer wordt een deftig onderzoek gedaan en worden de uitslagen van zo'n onderzoek eens bekend gemaakt?

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
**Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen**

**Verzekerde
bevoorrading**
★
**Stipte
bediening**

Vertegenwoordiger:

HERMAN FAICT

**Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel.: (059) 32.16.76**

Ontgraving walviskadaver te Zeebrugge

Drie jaar geleden kwam Zeebrugge op een ongewone manier in het nieuws. In de nacht van 30 op 31 augustus 1978 spoelde op het strand aldaar het sterk ontbonden kadaver van een jonge walvis aan. Het was van 1939 geleden dat nog zo'n dier was aangespoeld aan de Belgische kust. De zeldzame gebeurtenis kreeg dan ook heel wat belangstelling van pers en publiek.

Nu is zo'n aangespoelde walvis ook vanuit wetenschappelijk oogpunt van belang, o.m. voor vergelijkende studies. Daarom kwamen medewerkers van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen ter plaatse. Die determineren het gevaarte als een *Balaenoptera Physalus*, ofte gewone vinvis. Er werd beslist om het skelet niet te laten verloren gaan.

Dank zij een goede samenwerking met de stadsdiensten kon bekomen worden dat een gedeelte van het geraamte meteen werd afgevoerd naar het Instituut in Brussel. De rest werd begraven in het zand, teneinde op die manier de volledige ontleding van het kadaver te bekomen. Zand erover dus, en gaandeweg vervaagde ook de herinnering aan het aangespoelde beest. Het Koninklijk Belgisch Instituut voor natuurwetenschappen vergat één en ander niet, en verzocht het stadsbestuur onlangs om tot de ontgraving te mogen overgaan. Dat zou gebeuren op maandag 31 augustus, de verjaardag van de berging, in de overtuiging dat drie jaar verrotting voldoende zijn om de ontveesde delen van het skelet weer boven te halen. De operatie zou gebeuren onder leiding van Dr. W.M. A. De Smet, die ook de berging koördineerde, en zou uitgevoerd worden door personeel van het Instituut en leden van de Vlaamse Vereniging voor de Bestudering van de Zeezoogdieren.

Konkrete gegevens: de walvis ligt in het zand begraven te Zeebrugge, zo'n 70 meter verder dan het einde van de zeedijk, richting Blankenberge; de werkzaamheden beginnen om 10 uur 's voormiddags.

Naast de geur van verrotting zal er ook een vleugje sensatie in de lucht hangen, wat maakt dat men voor deze gebeurtenis wel wat publieke belangstelling verwacht. Het gebeurt immers niet elke dag dat men walviswervels en -vinnen met zo'n respectabele afmetingen uit het zand ziet opdoemen.

Maar naast het spektakel is er ook het dierkundige, wetenschappelijke belang. De publieke belangstelling voor dit eenmalig feit kan immers een prima aanknopingspunt zijn om eens wat meer te vertellen over de algemene walvisstand in de wereld, het hoe en waarom van het okkasioneel aanspoelen op onze kusten van exemplaren, enz. Daarom organiseert de Vlaamse Vereniging voor de Bestudering van de Zeezoogdieren daarover een informatieve vergadering met o.m. een diavoorstelling.

Deze bijeenkomst heeft plaats op zondag 30 augustus om 15 u., in de vergaderzaal van de Vismijn van Zeebrugge, en is toegankelijk voor alle geïnteresseerden.

Wij stellen echter de vraag of de wetenschap der walvissen in de wereld nog maar zo ver gevorderd is, dat men hier voor dit kadaver honderdduizenden franken er voor over heeft. Of zijn de grote mogelijkheden nog maar zo ver gevorderd, dat wij aan deze geldverspilling, ten bate van wie en wat moeten doen?

INTERNATIONALE ZEERECHTKONFERENTIE VERDER VAN EEN OPLOSSING DAN OOI

De harde lijn die de nieuwe administratie Reagan op de nieuwe sessie van de konferentie op het zeerecht, die thans te Genève gehouden wordt, ingebracht heeft, brengt een oplossing verder af dan ooit. De toegevingen die de Amerikaanse Carter-delegatie aan de groep van de 77 ontwikkelingslanden gedaan had, in verband met medebeheer van de ontginning van de bodemschatten in de zeebodem, werden terug in vraag gesteld, terwijl de ontwikkelingslanden voor geen herziening van de, in de vorige sessies bekomen, resultaten, vatbaar zijn. Voorgaande verwezenlijkte resultaten werden echter nog door geen enkel land geratificeerd of aanvaard en bijgevolg zit men nu opnieuw in de impasse en verder verwijderd dan ooit van een oplossing ter zake. Er is dus weinig hoop dat het voorstel uitgaande van de woordvoerder van de 77 ontwikkelingslanden, de h. „Ul Haque" uit Pakistan, dat er op de volgende sessie over een definitieve tekst dient gestemd, ook maar enig kans op slagen heeft. Inderdaad wanneer men zich niet verenigen kan over een tekst, kan er dan ook niet over gestemd worden. Zonder de Verenigde Staten die zeker een ter stemming gelegde tekst uitgaande van de groep van de 77 zouden afwijzen, kan niet gestart worden omdat het in hoofdzaak dit land is dat over de technische en financiële middelen beschikt om de uitbating van de rijkdommen in de zeebodem aan te kunnen. Ook Frankrijk die haar vertegenwoordigers in de Internationale Konferentie aangepst heeft als gevolg van het aan het bewind komen van een socialistische-kommunistische regering, heeft meer afstand genomen van het conservatieve en reactionaire standpunt van de Reagan-administratie.

Normaal sluit de sessie te Genève op 24 augustus, maar men vermoedt, dat er nog wel onderhandelingen tussen vertegenwoordigers

Ook in Groot-Brittannië grote stijging van de brandstofprijzen

De Redersfederatie van Aberdeen heeft een onderhoud aangevraagd met het betrokken ministerie om over de onhoudbare toestand van de zeer gestegen brandstofprijzen te gaan praten. Alleen reeds voor de ongeveer honderd vaartuigen die van uit deze haven ter visserij uitvaren, zullen de laatste verhogingen zowat 24 miljoen B. fr. kosten aan de totale jaarlijkse brand-

stofrekening van deze schepen samen. B.P. betekende onlangs een verhoging van ongeveer 90 ct. de liter, hierin gevolgd door Esso. Voor een middenslagtreiler betekent deze nieuwe verhoging een, bijkomende kost van meer dan 2.000 fr. per dag en de totale jaarlijkse brandstofnota voor de betrokken honderd vissersvaartuigen zal nu de 400 miljoen overschrijden, en de gemiddelde dagelijkse brandstofkosten voor betrokken middenslagtreilers boven de 40 duizend B. fr. Te Aberdeen zal de brandstof nu 14,40 B. fr. per liter kosten terwijl dit in Lowestoft maar 12 B. fr. is en in Grimsby slechts 11,60 B. fr. Het zijn tevens deze prijsverschillen die de voorzitter van de Redersfederatie uit Aberdeen er toe gebracht hebben een onderhoud met de regeringsautoriteiten aan te vragen. Aberdeen wenst dat er voor gans het land een eenheidsprijs komt, of lichte verschillen op basis van een langer transport naar de haven van toelevering eventueel zouden kunnen aanvaard worden. De verschillen zijn thans echter te groot en kunnen onmogelijk uitgelijnd worden door een transportverschil. Zelfde woordvoerder heeft aldus uitgereken, dat voor de uitbating van een zelfde middenklasser, als gevolg van de grote brandstofprijzen in Aberdeen, de betrokken reder ongeveer een half miljoen B. fr. meer kost aan uitbatingskosten over één jaar gezien. Diegenen die een ogenblik gedacht hadden dat het nu „koek-en-ei" ging worden, gezien Groot-Brittannië nu zijn eigen oliewinningen bezit in de Noordzee, zijn des te dieper ontgoocheld. Inderdaad komt het voor de grote oliemaatschappijen er op aan, om de grootst mogelijke winst en niet om nationale overtuiging. Ook in Aberdeen wordt er verder op gewezen dat de visser deze verhoging van kosten niet in zijn afslagprijs kan omrekenen, maar dat integendeel in de laatste tijd de prijs van de vis nog gezakt is.

MOSSSELFESTIVAL TE BLANKENBERGE

Zaterdag 29 augustus organiseert het Socialistisch Verbond van Vlaamse Zelfstandigen Blankenberge een groots opgevat mosselfestival op het Maniobaplein te Blankenberge.

Alle Blankenbergenlaars en toeristen worden vriendelijk uitgenodigd om van 17u.30 tot 21 u. gratis de verschillende soorten lekkere warme en koude mosselbereidingen te proeven.

Dit gastronomisch festijn zal beslist, mede door de muzikale inbreng van de „Bremer Straatmuzikanten", een grote toeloop kennen.

De medewerkers hieraan zijn: Vishandels J. Tiant en D. en F. Wittewrongel, Firma C. De Ridder, omringende handelaars.

Iedereen is welkom!

**PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN**

Vragen van het Europees Parlement aan de Commissie bleven zonder antwoord

Ook bij de Commissie te Brussel komt het meer en meer voor dat op lastige vragen, bij voorkeur niet geantwoord wordt. Wij stellen belang in deze vragen omdat deze betrekking hebben op de Visserij, maar het is duidelijk dat we graag het antwoord hadden gekend. Nochtans is ook het kennismaken van de vragen reeds richtinggevend en daarom geven wij deze hieronder dan ook ten titel van inlichting weer.

Door mevrouw Le Roux, lid van het Europees Parlement werd volgende vraag op 13 mei gesteld, waarop nog altijd niet geantwoord werd:

«Met betrekking tot de berekening van de visserijkwota, kan de Commissie mededelen of bij de berekening van de kwota rekening wordt gehouden met de vis die aan boord van de fabrieksschepen vóór de kusten van Groot-Brittannië wordt verwerkt?».

Wij voegen er aan toe, dat het hier gaat om de grote makreelvangst door Britse, hoofdzakelijk Schotse treilers gevangen die deze op zee van uit hun netten, hoofdzakelijk aan boord van de fabrieksschepen uit de Oostb'oklanden laten overpompen. Wij zelf kunnen, aan de hand van de ons ter beschikking staande gegevens, melden, dat de Britten een bepaald contingent makreel mogen vissen, deel uitmakend van hun kwota, en dat hierbij rekening gehouden wordt

met de, op zee aan boord van de fabrieksschepen overgezette makreel, waarbij men zich echter moet vertrouwen op de mededelingen door betrokken Britse schippers doorgegeeld. In dit verband blijft een visser een visser, dat hij nu Belg, Nederlander, Fransman, Deen of... Brit weze, zodat wij de betrokken cijfers wel met een korreltje zout moeten nemen.

Een tweede vraag van mevrouw Le Roux waarop geen antwoord kwam is de volgende:

«Aktiviteiten van Spaanse vissersvaartuigen die onder Britse vlag varen:

Rekening houdende met de omvang van de visserijkwota die aan Groot-Brittannië zijn toegekend, staat dit land aan Spaanse schepen toe onder zijn vlag te varen. Kan de Commissie oplossingen voorstellen om dergelijke praktijken te beletten?

Het is inderdaad duidelijk, wanneer een land toelaat dat vaartuigen uit derde landen onder zijn vlag varen dat de gevangen vis

door deze vaartuigen op rekening van de kwota van dit land ingeschreven wordt. Vermits deze vaartuigen de vlag van het land dragen, moet het inderdaad als een eigen vaartuig van dit land beschouwd worden.

Een derde vraag, ditmaal uitgaande van de heer Hord, lid van het Europees Parlement en gericht aan de Commissie, gaat over het doden van zadelrobber tijdens de jaarlijkse slachting van robben in Canada. Deze vraag waarop evenmin geantwoord werd, luidt als volgt:

«De Franse regering laat, naar verluidt, de invoer van huiden van jonge zeerobben uit Canada toe. Algemeen wordt aangenomen dat de regeringen van alle Lidstaten, behalve de Franse regering, zich hebben gehouden aan het uitgevaardigd verbod deze huiden te importeren? Is de Commissie bereid te verklaren welke maatregelen zij denkt te treffen om te garanderen dat Frankrijk rekening houdt met dit verbod? Is de Commissie be-

reid te verklaren welke maatregelen zij denkt te treffen tegen Frankrijk wegens het niet janger verbieden van de invoer van huiden?».

In verband met de vragenstellerij door leden van het Europees Parlement, valt op te merken, dat de Europese gemeenschapsgeest die een Europees parlement zou moeten bezielen, ver van aanwezig is, en dat het nationalisme er hoogtij viert. Aldus zien we dat, in verband met de makreelvisserij door de Britten en de overladingen op zee, en in verband met de Spaanse vaartuigen die via een Brits achterpoortje in de gemeenschapswateren vissen, het de Franse mevrouw Le Roux is die de kwestieuze vragen stelt. Wat nu de, zogenaamde overtreding van invoer van huiden van zadelrobber in Frankrijk betreft, is het de Britse vragensteller Hord die de betrokken vraag stelt. Inderdaad, vele nationalisten samengevoegd te Straatsburg, vinden moeilijk een gemene deler en vormen nog altijd geen specifieke Europese geest.

DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ IN 1980

De Belgische koopvaardijvloot bestond op 1 januari 1981 uit 100 schepen met een bruto-tonnemaat van 1.771.170 en een laadvermogen van 2.794.170 t. Dit zijn 2 schepen en 22.460 bruto-tonnemaat meer dan op 1 januari 1980. De gegevens komen van Economische Zaken (Jaarboek „De Belgische Economie in 1980”).

In 1980 werd een vraag naar nieuwbouw vastgesteld. Op dit ogenblik zijn 30 koopvaardij schepen in aankoop of bestelling. Het gaat vooral om bulkcarriers, containerschepen, gekombineerde massagoederen en vrachtschepen.

De tewerkstelling in de werven in reparatiebedrijven voor zeeschepen daalde over de periode 1973-1979 met bijna 15 % (ca. 9.500); in de werven en reparatiebedrijven voor binnenvaartschepen steeg de tewerkstelling daarentegen met 18 % (ca. 700). De scheepsloperijen stelden over dezelfde periode ca. 63 % minder personeel tewerk (van 120 in 1973 naar 45 in 1979).

EN DE BELGISCHE VLOOT ?

Wat de Belgische vissersvloot betreft, hebben we het daarover reeds gehad. Deze bestaat officieel nog uit 208 eenheden maar is praktisch al tot 200 herleid zonder van nieuwbouw te spreken.

Maandag jl. werd de O.333 Johnny, welke een sterk vissersvaartuig is van 221,48 Bruto ton, gebouwd in 1960 op de werf Seghers, te Oost-

ende, en voorzien van een motor M.W.M. van 640 p.k. van hetzelfde jaar, die reeds meer dan twee jaar uit de vaart getrokken was, verkocht aan de Hollandse machinefabriek Maskant te Bruinisse. Dit vaartuig zal waarschijnlijk volgende maand voor goed de haven van Oostende verlaten om na varensklaar gemaakt te zijn omgebouwd te worden tot lijnvisser in Nederland.

Verder vernemen we dat de O.334 „De Haai”, welke ook sedert twee jaar uit de vaart is, en toebehorende aan de rederij Pintelon en Gust Brys, voorzien van een motor ABC van 710 p.k. van 1967, ontakeld werd en verkocht aan de h. Pintelon zelf, schip dat de rederij „De Zeester”, van de O.81 zou komen vervoegen.

Dit schip dateert van 1962 maar lag ook reeds meer dan twee jaar in de vissershaven van Oostende en zou de reder nu willen heropknappen en van een nieuwe Deutz motor willen voorzien.

Of dit de modernisering van de vloot en de IJslandvaart in de hand

zal werken, laten we in het midden.

Ook de O.216 „Henri Jeanine” van dezelfde reder, gebouwd in 1961, dus 20 jaar oud en gebouwd op de werf Beliard Crighton, die voorzien was van een motor Deutz van 750 p.k. van hetzelfde jaar, is sedert 21 mei 1981 uit de vaart moeten getrokken worden met gebroken krukas, zodat men zinnens is ook hier een nieuwe motor in te bouwen, waarvoor men eveneens miljoenen krediet verlangt.

Zou men niet beter doen dergelijke schepen van een slooppremie te voorzien van 20 à 30 duizend fr. per Bruto ton, op voorwaarde dat men aan nieuwbouw doet in plaats van een uitzichtloos investeren in oude vaartuigen. Aldus zou het niet alleen werk verschaffen, maar de modernisering van de vloot in de hand werken en een moderne visserij bevorderen, zoals dat nu veel in andere landen (zie Holland) gebeurt.

Maar het is aan de reder en de overheid daarover te oordelen.

AVIA

N.V. ROSSEEL

BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel. : (059) 32.16.76

photo-hall



Uw specialzaak met service en voorlichting.

Voor al uw ontwikkelingen, dias, ciné, enz., één adres :

ALBERT I LAAN 180, NIEUWPOORT

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

17/53 (P) Belgische kust. — Kustroute. Kleine rede. Wrak gelicht. Lichtboei opgenomen.

Positie : 51°13'28"N — 2°51'24"E

Het wrak op bovenvermelde pos. werd geheel opgeruimd. De ter dekking uitgelegde oost kardinale lichtboei werd opgenomen.

B.a.Z. 16/51 (P) — 1981 vervalt.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102)

(Med. Loodswezen Oostende en Hydrografie Oostende)

17/54 (T) Belgische kust. — Kustroute. Kleine rede. Gevaarlijk wrak. Lichtboei.

Positie : 51°13'36"N — 2°53'22"E

Op bovenvermelde pos. werd een laterale stuurboordzijde lichtboei, gevende groen Q, gelegd op ± 50 m N van gevaarlijk wrak.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102)

NEDERLAND

17/55 (T) Mond Westerschelde. — Vlake van de Raan. Bolton. Hydrografisch instrument.

Op 51°29'00"N — 3°11'30"E is ter dekking van een hydrografisch instrument (getijmeter), gelegd een gele bolton met radarreflector en voorzien van scotchliite.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 101)

17/56 Aanloop Oostgat. — Steendiep Wrak. Lichtboeien.

1. Aanbrengen op :

a. 51°35'37"N — 3°12'50"E een ondiepte van 100 dm « Wk » ;

b. 150 m W van a een W - kardinale lichtboei « W » ; Q (9) 15 s ;

c. 225 m W van a. een (tweede) - kardinale lichtboei « W » Q (9) 15 s.

2. Op ± 51°35,8'N — 3°15,3'E bij het wrak (153 dm), schrappen de W - kardinale lichtboei.

(Zie Belg. krtn. D 11 en Lichtenlijst 1979 Nos 147 en 147bis)

17/57 (P) Mond Westerschelde. — Kaloo bank. Ondiepe richel.

In elk der volgende pos. bevindt zich de daarbij vermelde ondiepte :

a. 51°34'55"N — 3°22'44"E, 54 dm ;

b. 51°35'02"N — 3°22'39"E, 50 dm ;

c. 51°35'09"N — 3°22'37"E, 52 dm ;

Nader bericht volgt.

(Zie Belg. krtn. D 11)

ERRATA

B.a.Z. 16/52 (T) — 1981 : Bovenvermelde pos. wijzigen naar 51°23'42"N — 3°03'00"E wordt : Bovenvermelde pos. wijzigen naar 51°23'42"N — 3°02'48"E.

Lichtenlijst 1979 — Nos 378 — 380 ;

Rubriek N° 378 wordt ondergebracht onder n°. 380. N° 378 blijft blanco.

AANVULLING

B.a.Z. 10/41 (T) — 1981 — punt 1 Stroommeters : Bijvoegen bij lijst v. stroommeetpunten : tijdelijk uitgelegd in positie 51°20'29"N — 3°10'12"E, gele spitse ton met radarreflector, ter dekking van stroommeter.

BRANDSTOFFPRIJZEN VOOR VISSERSVAARTUIGEN IN DE LIDSTATEN

Als gevolg van een vraag gesteld door een lid van het Europees Parlement over de brandstofprijzen voor de vissersvaartuigen in de verschillende landen van de EEG, heeft de EEG-Commissaris voor de Visserij, de h. Contogeorgis, volgend antwoord verstrekt. Wij wijzen er echter op, dat het hier gaat over de prijzen van brandstof voor vissersvaartuigen in de maand maart. Wij hebben deze tabel toch medegegeeld omdat wij het nuttig vinden een vergelijking van de brandstofprijzen weer te geven op een bepaald ogenblik, vermits de verhouding der prijzen in de verschillende landen-lidstaten praktisch dezelfde blijft in de loop van het jaar, dat wil zeggen dat een verhoging of een verlaging van de brandstofprijzen zich ongeveer in alle lidstaten evenredig manifesteert. De prijzen werden medegegeeld in Europese rekeneenheden. We hebben voor het omzetten de officiële gemiddelde prijs te Oostende aan boord van het vaartuig genomen.

Lid-Staat	Prijs brandstof vissersvaartuigen
West-Duitsland :	
kustvisserij	10,— fr.
zeevervisserij	9,76 fr.
België :	10,51 fr.
Denemarken :	10,43 fr.
Frankrijk :	10,13 fr.
Ierland :	
+ lichte accijns	10,89 fr.
Italië	9,88 fr.
Nederland :	
kustvisserij	10,—
zeevervisserij	9,80 fr.
Groot-Brittannië :	
kustvisserij	8,63 tot 13,48 fr.
zeevervisserij	8,37 tot 12,77 fr.

Het is duidelijk dat het hier om de officiële prijzen gaat zonder de eventuele restournes die door bepaalde leveranciers of koöperatieven toegekend worden.

Trouwens in het antwoord van de EEG-Commissaris wordt de nadruk gelegd op het feit, dat deze prijzen kunnen variëren naargelang de handelspolitiek van de leveranciers, de ligging en de belangrijkheid van de haven alsmede de geleverde hoeveelheden brandstof.

Voor brandstof voor vissersvaartuigen geldt vrijstelling van belastingen en accijnzen in alle lidstaten met uitzondering van Ierland waar een deel van de accijns, ongeveer 92 centieni per liter, ten laste van de visser komt. Verder zegt de EEG-Commissaris nog dat, volgens de commerciële en fiskale voorwaarden voor de leerling van brandstof voor vissersvaartuigen in alle lid-staten, niet afhankelijk is van de vraag in welk land het vissersvaartuig ingeschreven staat. Dit beduidt dus dat deze prijzen gelden voor alle vissersvaartuigen van welke lid-staat ook.

Groot-Brittannië niet mede beschouwd, blijkt het dus dat België de hoogste brandstofprijs toepaste, minstens in de maand maart, wanneer we rekening houden dat in de Ierse prijs voor circa 92 ct. accijnrecht begrepen is. Aldus krijgen we volgende tabel :

België :	10,51 fr.
Denemarken :	10,43 fr.
Frankrijk	10,13 fr.
Italië :	9,88 fr.
Nederland :	9,80 fr.
West-Duitsland :	9,76 fr.

We herhalen dat dit de officiële prijzen zijn en er hier geen rekening gehouden wordt met hetgeen de betrokkenen eventueel van de leveranciers aan korting krijgen.

Wat nu Groot-Brittannië betreft, is er, volgens de inlichtingen gegeven door de EEG-Commissaris, een grote verscheidenheid in de prijs. Voor de kustvisserij kost een liter brandstof van 8,63 fr. tot 13,48 fr. en voor de zeevisserij van 8,37 tot 12,77 fr. Deze grote verscheidenheid is voor ons wel een puzzel en zeker onbegrijpelijk omdat in de door de Commissie opgegeven cijfers voor de prijs aan de zeevisserij, verschillen liggen die in het uiterste geval tot 4,50 fr. de liter gaan, namelijk van 8,37 fr. tot 12,77 fr. !

Op het ogenblik van het ter pers gaan, zijn de officiële maximumprijzen in België vastgesteld op 10,73 fr. en dit althans volgens ministeriële beslissing voor de duur van de maand augustus wat bewijst dat de brandstofprijzen in België nog steeds het duurst is.

Apollinaris

natuurlijk mineraal spuitwater



Uit: de 1/4 - "Kelner 1 apo..."
Thuis: de 3/4 Apollinaris

Apollinaris
het water dat ijzer doet verteren