het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 18 september - Nr. 33

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

Minister Calewaert (Nationale Opvoeding) over Visserijonderwijs :

"Wij zijn dringend aan een totale reorganisatie toe !"

Minister Calewaert van Nationale Opvoeding heeft afgelopen zaterdag voor het eerst „live" kennis gemaakt met de zeevisserij. Dat gebeurde aan boord van de O.29 „Broodwinner" die zoals bekend, dienst doet als opleidingsschip voor de leerlingen van onze visserijscholen aan de kust. Het initiatief voor deze kontaktname ging uit van het Ministerie van Verkeerswezen en daarvoor had sekretaris-generaal Marcel Poppe zich als menner van het ganse gebeuren opgesteld. Naast de minister waren, namens het departement van Nationale Opvoeding, ook Jef Wellens, attaché verantwoordelijk voor het visserijonderwijs en Ronny Kyndt, persattaché present.

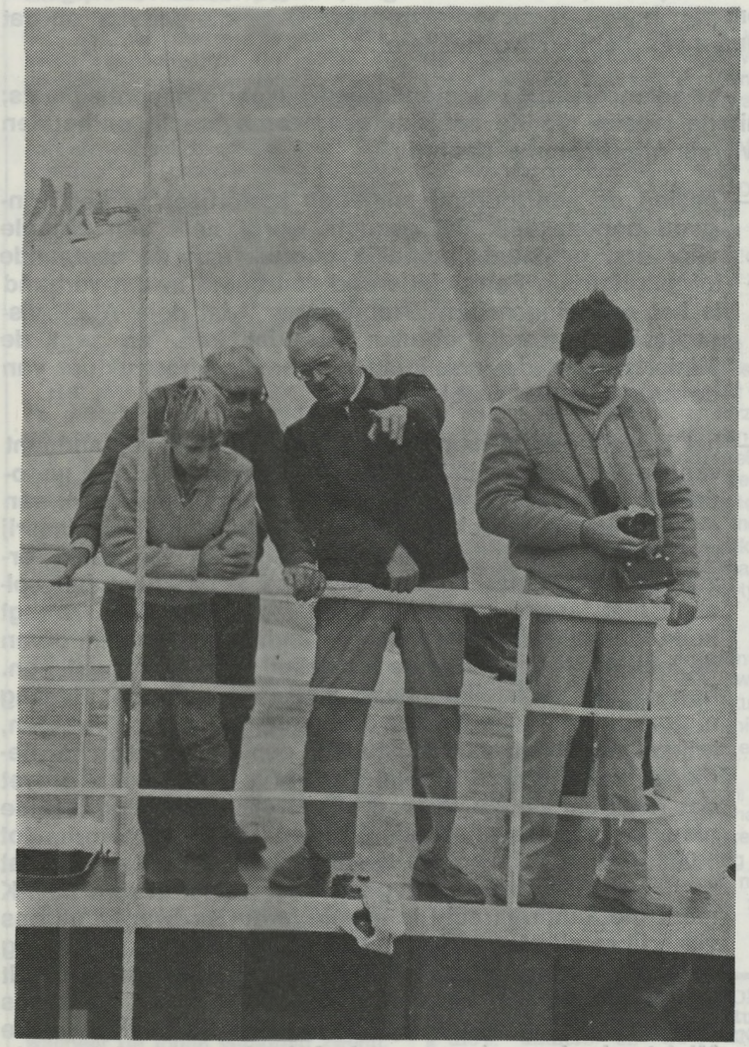
Het Ministerie van Verkeerswezen was vertegenwoordigd door sekretaris-generaal Marcel Poppe, direkteur-generaal Robert Vancraeynest en adjunk-kabinetchef Dieu. Namens het visserijonderwijs werd de aanwezigheid opgemerkt van direkteur Waeghe van de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist en praktijkleraar Alfons Savels. Daarnaast maakten ook een achttal leerlingen van voornoemde school de reis mee.

Naar we vernemen zouden Visserijscholen van Oostende, althans volgens hun beweringen, niet uitgenodigd zijn. Ze waren in elk geval afwezig.

Rond negen uur werd de Oostendse haven uitgevaren, richting in de buurt van de A 1-boei waar de netten werden uitgezet voor het klassieke „Trekje". Dat alles gebeurde onder het belangstellend oog van de Minister, die eigenlijk voor het eerst een direkte kontaktname beleefde met de zeevisserij. Zijn entoesiasme was echter wel opvallend en, naast vele gesprekjes met de personaliteiten, liet hij zich opvallend veel voorlichten door de leerlingen. Zo maakte hij het mee, hoe de vis aan boord werd gehaald, gesorteerd, gegut en... gebakken want schipper Vancraeynest had ook enkele pladijsjes weten te strikken en die belandden vanuit zee rechtstreeks in de braadpan. Een delicatesse die de Minister zich uitermate liet smaken.

Bovendien kende men nog biezondere meeval toen zich onder de vangst ook een zalmforel bevond en dat is wel een

(Zie vervolg blz. 2)



De zee was spiegelglad en meteen kon Minister Calewaert (links gedeeltelijk verborgen) zich voluit laten voorlichten door direkteur-generaal Robert Vancraeynest (midden) die zelf een rasechte Oostendenaar is.
(Foto P.M.)

(Vervolg van blz. 1)

grote zeldzaamheid in onze wateren. Het beestje, dat eerst na veel moeite werd geïndentificeerd, woog ongeveer 6 kg. en werd geschonken aan de Minister die het mee nam naar huis om er een gastronomische maaltijd mee te laten bereiden, waarop elkeen zeker zal verlekkerd geweest zijn.

Dat is maar een begin

Omstreeks 16 u. werd weer voet aan land gezet na een zeereis waarover iedereen zich erg entoesiast uitliet. Zeer zeker Minister Calewaert die duidelijk liet verstaan, dat die eerste kontaktname met het bedrijf slechts het begin is van een veel omvattende aanpak van de problemen die momenteel het zeevisserijonderwijs bezwaren. De Minister liet duidelijk verstaan dat de gesprekken in een zeer nabije toekomst verder zullen gezet worden. Daarvoor wordt nu echter nog enig geduld gevraagd. Zoals bekend werd het visserijonderwijs, dat alsnog ressorteerde onder het Ministerie van Verkeerswezen, sedert de jongste regeringsvorming overgeheveld naar Nationale Opvoeding maar voor het ogenblik is men nog bezig met de ganse administratie op z'n pootjes te zetten, al dient gezegd, dat die overheveling ons inziens ver van gelukkig mag genoemd worden, want talrijke vraagstukken op beroepsvlak stellen zich hier, daar onze visserijscholen in 't geheel niet meer beantwoorden aan de huidige vereisten van de techniek, de wetenschap en het vak. Ook het onderwijzend personeel huidig in dienst, is ver van opgeleid om zijn huidige taak te volbrengen. Over die scholen en dat onderwijs hebben we het later.

Nadien greep te Oostende een uitvoerig gesprek plaats; uit de ideeën die de minister naar voren bracht onthouden wij als voornaamste punten :

— gezien de voortdurend stijgende kostprijzen is het dringend noodzakelijk dat gezocht wordt naar een formule voor een gemeenschappelijk gebruik van de bestaande infrastrukturen. Een schitterend voorbeeld in dat verband is het opleidingsschip „Broodwinner" dat door ALLE visserijscholen wordt gebruikt. Als dat kan, zo zegt de Minister, moet dat ook kunnen voor de infrastruktuur van de verschillende scholen.

— het is wel zeer de hamvraag, aldus een tweede standpunt van de Minister, of het huidig visserijonderwijs nog up-to-date is. Met andere woorden, of het nog beantwoordt aan de enorme technische evolutie die de eigenlijke visserij de jongste vijftien jaar heeft gekend. Een voorbeeld terzake is ondermeer de elektronische apparatuur; het volstaat niet langer een goed „visser" te zijn. Men vraagt hedendaags een bijna volledige technische opleiding van de leerlingen om bedoelde toestellen te kunnen bedienen. Een zelfde vaststelling geldt trouwens voor de afdeling motoren. De leerlingen die de afdeling „Motoren" volgen, krijgen na afloop van de studies, een brevet voor het bedienen van motoren tot 500 PK. Dat is het hoogste brevet dat haalbaar is. Nu is er evenwel de vaststelling dat de nieuwste treilers allemaal uitgerust zijn met motoren tot 1.000 PK en zelfs méér. Kontrasterend dan weer is, dat men ook nog onderricht geeft voor motoren van 35 PK maar die aandrijfkracht is al vele jaren verdwenen uit ons visserijbestel. Met andere woorden, de lessen die nu nog gegeven worden dateren in feite al van 1958 en dan leidt dat inderdaad tot de konklusie, dat het visserijonderwijs hopeloos achter loopt op de technische evolutie. De Minister is dan ook van oordeel dat het onderricht in de zeevisserij aan een dringende en totale reorganisatie toe is, en dit zowel naar struktuur als naar inhoud. De Minister heeft dat zeer goed bekeken, want dat is ook onze visie.

— verder is Minister Calewaert van oordeel dat het diploma van een visserijschool gelijkwaardig moet gemaakt worden aan het diploma van het lager secundair onderwijs; met andere woorden een A-3 diploma. Hij gaat er immers van uit, dat niet alle leerlingen van de visserijscholen in de zeevisserij terecht komen maar emplooi aan de wal gaan zoeken. In dat geval moet een afgestudeerde aan de visserijschool met zo'n diploma terecht kunnen in een landelijk bedrijf als hij van beroepskeuze verandert. Het is dus van uitermate belang dat er een hervorming van het zeevisserijonderwijs komt; niet alleen omwille van de specificiteit van deze tak maar vooral bij het uitwerken van de programmatie en de rationalisatie hiervan, aldus de Minister. Wij kunnen hem hierin slechts bijtreden en hopen dat het niet bij woorden zal blijven en dat zijn medewerkers en vooral sekretaris-generaal Poppe en zijn staf daaraan een duwtje zullen geven.

De konklusie die de minister hieruit trok is de volgende : om niet nog verder achterop te lopen, is hij bereid alle instanties die bij het visserijonderwijs betrokken zijn, uit te nodigen tot een gesprek waaruit dan weer konklusies moeten getrokken worden om het visserijonderwijs volledig aan te passen aan de enorme technische evolutie die de jongste jaren werd opgetekend. De Minister wil met name dat de afgestudeerde jongens volwaardige vakmensen zijn die het bedrijf zelf een nieuwe impuls kunnen geven in de verdere uitbouw er van. Hij hoopt dat men met deze vernieuwing zal kunnen starten met ingang van het nieuwe schooljaar.

Ook wij hopen dat, in 't belang van de Belgische visserij en de vakgenoten.

P.V.



Minister Calewaert beleeft „live" het gebeuren aan boord. Vooral voor het bewerken van de vangst toonde hij een biezondere belangstelling en de leerlingen van de Rijksvisserijschool uit Knokke-Heist doen alsof het allemaal bloedserieus is. (Foto P.M.)

NEDERLANDSE VANGSTBEPERKINGEN

Boze visserijreakties

Volgens boze reakties die wij in Nederland ontvingen uit de visserijkringen en uit het Visserijschap, is het besluit van de Nederlandse minister voor Landbouw en Visserij, de h. Brackx, om vangstbeperkingen uit te vaardigen op horsmakreel en blauwe wijting, niet in dank aangenomen. Volgens het ontwerpbesluit van de minister zou men in de betrokken visserij na 1 oktober van dit jaar slechts 42.500 ton horsmakreel (onze poer) en 3 duizend ton blauwe wijting mogen vangen. Voorheen kon men lustig op beide soorten gaan vissen tot een plafond van bijna 130 duizend ton, hetgeen zelfs de mogelijkheden van betrokken Nederlandse vaartuigen overtrof. Het zou hier gaan over een voorstel van de EEG-Commissie te Brussel terwijl de EEG-Visserijraad er zich nog niet volledig heeft over uitgesproken. Het is duidelijk, dat men bij onze Noorderburen, de h. Brackx minstens van voortvarendheid beschuldigd. Voor de grote Nederlandse treilers die vroeger op haring visten en zich omgeschakeld hebben op de makreel en haar soortgenoot de horsmakreel, komt dit natuurlijk hard aan en het misnoegen in deze kringen geüit is dan ook meer dan begrijpelijk. De h. Daalder van de Nederlandse Visserijschap zal het besluit van de h. Brackx betwisten omdat het hier, volgens deze woordvoerder, over een eenzijdige maatregel en beslissing zou gaan, waar het slechts om een voorstel gaat van het dagelijks bestuur van de EEG-Commissie. Ook betwist de woordvoerder van het Visserijschap de biologische noodzaak opdat de Nederlandse minister zo onmiddellijk tot deze maatregel zou overgaan.

Alhoewel de h. Brackx moeilijk kan beweren, dat de boze reakties van betrokken visserijkringen verrassend zijn aangekomen, zal hij nu toch wachten tot de aangekondigde bijeenkomst van de ministerraad van de EEG einde dezer maand, handelende over de visserijkwesties om een definitief besluit te nemen.

De h. Daalder van het Nederlands Visserijschap trekt op een bepaald ogenblik de bevoegdheid van minister Brackx in twijfel om één, volgens de h. Daalder, eigenmachtig besluit te nemen, omdat het ten slotte nog maar om een voorstel van het Dagelijks Bestuur van de EEG zou gaan. Wij zelf menen, dat de Nederlandse minister alle eenzijdige maatregelen mag nemen, die hij gewenst acht, van het ogenblik dat hij deze slechts aan de eigen visserij oplegt. Eenzijdige maatregel die hij aan de visserij van alle landen-lidstaten zou wensen op te leggen, natuurlijk in de Nederlandse wateren, moeten aan de EEG bekend gemaakt worden en mogen geen diskriminerend karakter heben ten overstaan van de vissers uit de partnerlanden. Zij moeten van beperkte duur zijn, moeten kaderen in het Verdrag van Rome en de Overeenkomst van Den Haag enz... Wanneer dit niet het geval is, mogen de partnerlanden zich tot de EEG-Commissie wenden en eventueel klacht indienen bij het Hof van Justitie te Luxemburg. Vermits de h. Brackx slechts een maatregel genomen heeft, die zich beperkt tot de eigen visserij, menen wij niet, zo de minister volhardt, dat de Nederlandse betrokken kringen ergens een juridisch verhaal tegen deze maatregel zouden kunnen opbrengen, zoals de h. Daalder het liet verstaan.

Anderzijds kwam van het Nederlands ministerie van Landbouw,, dat eveneens de visserij in zijn bevoegdheid heeft, het bericht, dat van 18 september af niet meer op tong en schol zal mogen gevist worden in de Golf van Biscaye, waar Nederland een kontingent tong van 74 ton en een kontingent schol (onze platvis) van 1 ton toegewezen was. Hiertegen kan er geen bezwaar geformuleerd worden omdat deze kwota in de hoek van de Golf van Gascogne, tussen Frankrijk en Spanje, reeds opgevist zijn. Wijzen wij er verder nog op, dat de Nederlandse visserij een kleine verhoging van het te vangen kabeljauwkwotum toegewezen kreeg dit aan de hand van een Brusselse beslissing. Dit kan echter onmogelijk als een soort kompensatie aangezien worden voor de felle ingreep in de te vangen kontingenten horsmakreel en blauwe wijting, ook al omdat deze visserij door verschillende kategorieën van vaartuigen uitgevoerd wordt. Voor blauwe wijting en horsmakreel heeft men te doen met een pelagische visserij, die door de grote seinetreilers uitgeöefend wordt, voor de kabeljauwsoorten gaat het over een bodemvisserij die meer in het ressort ligt van de midenslagtreilerij.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

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

DE EERSTE VISSERIJ VAN DE „EOLE" MET HULPZEILEN GEEN BEMOEDIGEND BEGIN

Voor de schipper-eigenaar en de bemanning van de ‚Eole", het Frans vissersvaartuig met dubbele romp en met hulpzeilen waardoor een minder krachtige motor van doen is, was het resultaat van een achttiendaagse reis eerder een tegenvaller.

De visserij gebeurde op tonijn met in het water voortgesleepte lijnen voorzien van aas. Voor deze soort visserij, die met een passieve visserij kan vergeleken worden, en bijgevolg geen zware motoren vereist zijn, werd een prototype gebouwd voor motor met hulpzeil. Hieraan was een grote studietijd vooraf gegaan, terwijl het projekt door de regering, het departement en de regio goedgekeurd en gesübsidieerd werd, samen met een tweetal andere projekten.

Men heeft dan ook bijzonder uitgekeken naar de resultaten van deze eerste reis om een definitief antwoord te kunnen krijgen op de vraag of voor bepaalde visserijen, het zeil aangewezen is als hulpkrachtbron, niet om de motor te vervangen, maar om toch op een duidelijke manier brandstofkosten uit te sparen, zonder dat hierdoor aan de rendeerbaarheid van het vaartuig zou getornd worden. Eén zaak moet echter duidelijk gesteld worden, dat men in feite, aan de hand van één enkele reis, geen bindende konklusies mag gaan trekken over de toekomst en mogelijkheden van een vissersvaartuig gebouwd voor een samengaan van motor en zeil.

Het is toch begrijpelijk, dat een op punitstellen in de praktijk moet gebeuren. Anders is echter de zaak wie de schade van dit op het punt stellen dient te dragen. Inderdaad werden de studies en projekten gedeeltelijk gesübsidieerd en gesteund door het betrokken ministerieel departement, maar de eigenaar-reder heeft toch nog altijd de bouwkosten te dragen en staat er ten slotte alleen voor, wat de uitbatingskosten betreft. Voor een vissersvaartuig van 100 Brt. zijn de uitbatingskosten zeker niet te verwaarlozen.

In elk geval dient gezocht naar de reden van een geringe vangst, en bij dit zoeken moet men zo objektief mogelijk zijn. Daar zijn voor eerst, dit na slechts 4 dagen op zee, het uitvallen van de automatische piloot, evenals van de twee gonio's en de sateliet-navigator, dit alles als gevolg van een defekte montage door de betrokken firma. Vooral de gonio is bij een tonijnvisser van belang en zeker wanneer de tonijn verspreid zwemt, zoals dit op deze eerste reis het geval was. Andere reden is het mooie weder, waardoor men slechts twee dagen kreeg met een wind van een, dan nog bescheiden betekenis, namelijk maximum 25 zeemijl windsnelheid. Dit was echter voldoende om te hebben kunnen nagaan dat de zeiloppervlakte, namelijk 150 m2 gezamelijk uit 3 zeilen, te klein is, vooral dan voor een catamaran van 100 Brt. Hierbij komt nog, dat de twee zeemijlen die men, dank zij de zeilen aan snelheid won, grotendeels verloren gingen door de deining wanneer het vaartuig op de wind liep, dit des te meer, gezien de ‚Eole" vooraan geladen is. Hierin dienen er dus veranderingen aangebracht. Men zou het zeiloppervlak bijna kunnen verdubbelen door het aanbrengen van een buitenboordzeil en van een Genuees zeil. Het stüdiebureau dat de plannen verwezenlijkte spreekt anderzijds van het aanbrengen van een Amerikaans zeil tussen de twee masten. Wat de zeevaardigheid van het vaartuig betreft, schijnt zowel de eigenaar als de bemanning uiterst tevreden te zijn. De twee rompen van het vaartuig geven een ruime veiligheid.

Rekening dient in elk geval gehouden met het feit, dat ook voor de andere klassieke vissersvaartuigen die op het zelfde ogenblik als de ‚Eole" aan het vissen waren en in hetzelfde gebied en dus ook te kampen hadden met een afwezigheid van tonijnscholen, toch een groter vangst binnen brachten. Deze kregen toch bepaalde dagen een visserij die redelijk goed was, terwijl men aan boord van de „Eole" dit op geen enkele dag kon zeggen.

De enige troost is dus, dat het een goed zeevaardig vaartuig is en zo het nog al wat slagzij maakt met de wind, het vaartuig anderzijds niet rolt. Anderzijds moet men uit deze eerste reis alle noodzakelijke lessen halen om eventuele veranderingen in de zin van verbeteringen aan te brengen. Het is inderdaad duidelijk dat men moeilijk op de eerste dag een totaal welslagen kan verwachten van een prototype, dat dergelijke revolutionaire veranderingen brengt. Er zal dus nog wel moeten gesleüteld worden en ondervinding opgedaan die waarschijnlijk tot aanpassingen zullen verplichten. Indien men hierin slaagt, zal het toch altijd de eigenaar-reder en de bemanning van het prototype zijn die zullen de kastanjes uit het vuur helpen halen voor de „kat-uit-de-boomkijkers". Ook wat de brandstofbesparing betreft is in verband met het mooi weder en de spiegelgladde zee, niet te veel in huis gekomen.

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

MOEILIJKHEDEN TE CONCARNEAU OVER RECHTSTREEKSE VERKOPEN AAN HET PUBLIEK

Het is niet de eerste maal dat Franse vissers zich rechtstreeks tot het publiek hebben gewend om hun vis aan de man te brengen. Tot nog toe beperkte zich dit gewoonlijk tot de eerder kleine vaartuigen, terwijl dit anderzijds nooit te lang duurde.

Nu echter was het een grote treiler, de „Brise" die in het Franse Concarneau rechtstreeks de tonijn aan het publiek verkocht. Resultaat hiervan waren harde diskussies tussen enerzijds de reder en de bemanningsleden en anderzijds de gevestigde afslagkopers en de direktie van de „Kamer van Koophandel" van de Quimper die de afslag- en dokinstallaties beheert.

Wat de tonijn betreft, is het niet de eerste maal dat wilde verkopen gebeuren te Concarneau of te Douarnenez. Dit beperkte zich echter gewoonlijk tot verkopen buiten de afslag tussen gevestigde kopers en de rederijen. Er werden hiertegen zelfs klachten ingediend omdat de verkoop van tonijn officieel in de afslag dient te gebeuren. De rechtstreekse verkoop aan het publiek zelf en de manier waarop hiervoor publiciteit gemaakt werd, kon echter voor de direktie van de afslag niet door de beugel. Het lossen dat gebeurde met materiaal van de Kamer van Koophandel werd op bevel van deze laatste gestaakt en het vaartuig ging zich dan maar aan het einde van de kaai leggen waarop de eigen bemanning het lossen met de voorhanden zijnde middelen verder zette. De verkoop aan het publiek gebeurde per stuk. Er werd geen vis versneden en voor wie tonijn kent, weet dat er daar grote labers tussen lopen. Voor het publiek toch een meevallertje gezien de tonijn aan 140 B. fr. het kg. verkocht werd, terwijl dit in de winkel, maar dan voor versneden en zuivere vis, zowat het dubbel of een kleine 300 B. fr. is. Van de 900 stuks die de „Brise" aanvoerde, waren toch een paar honderd in de markt gezet maar de kopers kwamen met een boycotaktie voor de pinnen zodat de bemanning de tonijn terug kwam halen. Anderzijds heeft de Kamer van Koophandel beslist vervolgingen in te stellen tegen de rederij voor het ontduiken van het verkoopsreglement. Voor deze Kamer komt het er op aan uit de beheerskosten te geraken. Met een jaarlijks verminderde aanvoer wordt dit immer moeilijker en daarom ook was door de verantwoordelijken van de Kamer van Koophandel, in de laatste tijden een strenge aktie gevoerd tegen wildverkoop en tegen verkoop tussen producent en gevestigde kopers buiten de afslag om. Hierbij wordt dan eveneens, bij dergelijke verkopen geschermd met de overtredingen wegens afwezigheid van keuring, ongeoorloofd vervoer met onaangepast materiaal enz.. Anderzijds werd vroeger reeds door de marineprefekt een besluit genomen waarbij de totale vangst in de afslag dient gezet en verkocht. Volgens het producentenschap van de tonijnvissers zou er echter een wettelijke tekst bestaan die het besluit van de prefekt tegenspreekt.

Een rechtstreekse verkoop aan het publiek zou derhalve toegelaten zijn, mits het bekend maken van de aangevoerde hoeveelheid en het afdragen aan het Tonijnfonds van de verschuldigde aanvoertaks.

Wat er ook van zij, hebben de moeilijkheden tussen de Kamer van Koophandel, reeds aanleiding gegeven vanwege de gevestigde kopers en reders tot het verlaten van de haven, dus zowel door producenten als door kopers, en dit voor de omliggende haven van Etel. Een zaak waarmede evenmin de belangen van de Kamer van Quimper in het bijzonder noch van de haven van Concarneau in het algemeen, gediend is.

EEN FRANSE MIDDENSLAGTREILER MET EEN EX-BEMANNINGSLID AAN BOORD VAN SETE NAAR SPANJE !

Het is niet alleen de Franse reder van de 23-meter moderne treiler „Louis-Françoise" die zich kopzorgen heeft moeten maken, maar eveneens de Franse en Spaanse autoriteiten. Verleden week, iets vóór twee uur in de nacht, vertrok onverwachts een Franse treiler uit de haven van Sète. Het was dan nog uitgerekend de zoon van de reder zelf die het zag gebeuren nadat hij terug kwam van een avondfeest. Zoonlief die onmogelijk kon gissen waarom het schip zo onverwachts en ongemeld de haven verliet, kwam bij de vader aankloppen die eerst meende dat zoonlief niet te nuchter was, maar dan vliegensvlug in zijn broek en vest schoot en zich ter plaatse ging vergewissen van de realiteit. Inderdaad de ‚Louis-Françoise" was verdwenen. Onmiddellijk werd alarm geslagen en de sémafoon van de Franse haven werd ingesteld om de gevluchte treiler te onderscheppen. Er verscheen echter geen „Louis" noch „Françoise" op het scherm en daarom werden ook de vaartuigen op zee verwittigd om uit te zien naar betrokken treiler. Vissers uit het Franse ‚Port-Vendres" konden ten slotte melden, dat zij de „Louis-Françoise" hadden gezien. Gezien het hier om een zeer snelle treiler gaat, was het slechts de douanevedette van Sète mogelijk de treiler in te halen, maar deze vedette lag juist voor herstelling op ! Dan maar afwachten en verder inlichtingen trachten te verzamelen over de reisweg die zich naar Spanje richtte en eindigde in de Spaanse haven van Santander. Het is daar dat de Spaanse politie aan boord de aanwezigheid vaststelde van een vroegere Spanjaard maar thans tot Fransman genaturaliseerd. Hij was nog vroeger aan boord van de „Louis-Françoise" geweest en gezien zijn vorming als motorist, was het hem niet moeilijk geweest het vaartuig op gang te brengen. Om niet door de radar terug gevonden te worden, was hij zo dicht mogelijk onder de kust gebleven. Eerst sprak hij van een commando dat hem verplichtte met het vaartuig uit te varen, terwijl hij nadien deze versie liet varen. Vastgesteld werd wel, dat hij half en half onder invloed van de drank was. Na een grondig onderzoek van het vaartuig door de Spaanse politie werd dit ten slotte vrijgegeven. Zowel de Franse als de Spaanse politie trachten nu uit te zoeken of er hier in feite geen wapens gesmokkeld werden van Frankrijk naar Spanje op verzoek van de buiten de Spaanse wet gestelde „E.T.A." een organisatie die aan de hand van aanslagen en terreur in Frankrijk, de onafhankelijkheid voor Baskenland tracht te bekomen. Men denkt ook wel aan eventuele drugs- en/of alkoholtrafiek. De Franse prokureur van Montpellier heeft de zaak naar zich toegetrokken en na de ondervragingen in Spanje werd de eenmansbemanning nog duchtig op de rooster gelegd door de Franse politiediensten.

POLEMIEKEN OVER FRANS MATERIAAL EN FRANSE SCHIPPERS OP BRITSE VISSERSVAARTUIGEN

Zoals we reeds in een vroegere uitgave mededeelden, gaat men op bepaalde Britse vissersvaartuigen over tot de installatie van Frans vistuig en van... Franse schippers.

Dit was recentelijk het geval met de Franse welgekende en vooraanstaande schipper „Tonnère André" uit Lorient die nu aan boord is van de Britse seiner „Boston Stirling".

De Britten hadden herhaaldelijk vastgesteld, dat bepaalde Franse treilers die in Fleetwood verkochten, heel wat betere en grotere ladingen in de afslag brachten dan zij zelf. De Fransen visten met ander vistuig en in andere gebieden op harde en zware bodem. Het meest opvallend voor de Britten was dan nog het feit, dat dit op visgronden gebeurde die dicht onder hun kust lagen en door de Britse vaartuigen praktisch niet bevist. Om van hieruit te besluiten hetzelfde Frans vistuig aan te trekken evenals een gedegen Franse schipper was een normale konklusie. Dit gebeurde eerst door de „Irvana" van de reders J. Marr & zoon, en gezien de heel goede resultaten, weldra gevolgd door de „Boston Stirling" van de rederij Boston Deep Sea Fisheries. Ook dit vaartuig ging naar Frankrijk om zich in Kéroman van het betrokken vistuig te voorzien nadat ook enkele aanpassingen gebeurden aan boord, eveneens kwestie van een betere koeling.

Thans is het de beurt aan de Britse „Lunieda" van de J. Marr-rederij die zich naar Frankrijk begeeft voor Frans vistuig en... een gedegen Franse schipper. Is dit een buitenbeentje voor de Franse firma die het materiaal levert, omgekeerd verontrusten velen zich in Frankrijk en in het bijzonder de Franse rederijen over de uitverkoop van de Franse vangst- en visserijtechniek en het deserteren van de beste schipperskrachten, zonder te spreken over de konkurrentie waarmede hun eigen vaartuigen en eigen bemanningsleden nu zullen te kampen hebben op de gronden waar men voorheen geen Brit zag !

Inderdaad zullen de Britten zich een vangtechniek eigen moeten maken waarvoor zij binnenkort zelfs de Fransen niet meer nodig zullen hebben. Het Franse visserssyndikaat staat hier in het bijzonder erg wantrouwig tegenover. In elk geval zijn de Britten ten zeerste tevreden over de eerste vangresultaten. Duren is een schone stad, blijven duren moet de toekomst leren.

De Franse syndikaten aan wie het probleem gesteld werd, behoeden zich echter om de overlopers, of, zoals sommigen het in Frankrijk zeggen, diegenen die naar de vijand zijn overgelopen, te veroordelen.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

SCHADEGEVALLEN

— Op terugreis naar de haven van Oostende werden aan boord van de Z.34 «Twilight», ter hoogte van Start Point, hevige trillingen gevoeld in het achterschip. Bij nazicht bleek dat zich een stuk touw had vast gezet op de schroef. Meerdere pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men op matige snelheid verder moest varen. Op de slipway werd geen schade vastgesteld aan de schroef.

— Tijdens de visserij sloeg men aan boord van de Z.44 «De Caine» plots vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Hierdoor viel de stuurboordbok op de zijde van het schip. Men stelde vast dat er iets gebroken was in de trommel van de lier van de stuurboordbok. Bij het verder binnen halen van de netten brak een eind tros en werd Eddy Verbeke gekwetst, zonder veel erg, in het gelaat.

— Door een te vroeg vieren van de korre aan boord van de N.700 «Alex» kwam deze in de schroef terecht. Door voor- en achteruit te schakelen probeerde men de schroef vrij te krijgen maar dat mislukte, zodat men de sleephulp moest inroepen van de N.88 «Nova Cura». De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar Nieuwpoort.

— Tijdens het winden van de netten aan boord van de Z.484 «Fox» sloegen deze vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Tijdens pogingen om weer vrij te komen werd plots een hevige klop gehoord op het achterschip waardoor men noodgedwongen de visserij moest staken en terug keren naar de thuishaven.

— De O.520 «Manuele» kreeg tijdens het vissen een zwaarte in de netten, waardoor deze niet konden gewonden worden. Bovendien plooide de stuurboordbok zodat men sleephulp diende in te roepen van de «Zeetijger». Zonder verdere hinder werd de «Manuele» de Oostendse haven binnen gesleept.

— Tijdens de visserij kwam het net van de Z.560 vast te zitten in de schroef. Gezien op eigen kracht het euvel niet kon hersteld worden werd de hulp ingeroepen van de Z.533 die het onklaar geraakte vaartuig opsleepte naar de Engelse haven van Great Yarmouth.

— Aan boord van de Z.445 kreeg men ter hoogte van de Kennedykaai in de Zeebrugse haven een stuk korrelijn in de schroef. Met eigen middelen kon het euvel niet hersteld worden zodat sleephulp werd ingeroepen van de Z.554 «Noordkaap».

— Op terugreis naar de thuishaven begon, aan boord van de Z.564, het toerental van de motor plots te dalen. Uit een onderzoek bleek dat de secundaire as van de aandrijving van de lier gebroken was. Deze aandrijving werd uitgeschakeld en de motor opnieuw gestart. Toen de motor weer normaal draaide kon de reis zonder problemen verder gezet worden.

— Tijdens het vissen werd aan boord van de Z.589 vastgesteld dat de temperatuur van de motor plots abnormaal opliep terwijl het toerental daalde. Onmiddellijk werd de visserij gestaakt en na een half uur voor- en achteruit te hebben geslagen werd de visserij terug aangevat zonder dat nog iets abnormaals werd vastgesteld. Vermoedelijk heeft zich een vreemd voorwerp op de schroef vastgezet want tijdens de terugreis werd vastgesteld dat de temperatuur opnieuw zo'n twintig graden hoger dan normaal opliep. Het vaartuig werd op de slipway geplaatst voor nazicht van de schroef.

WAT WORDT HET MET DE BELGISCHE HARINGVISSERIJ ?

Zoals men weet, was er volgens een voorstel van Brussel, een haringkwotum van duizend ton aan België toegewezen uit de 20 duizend ton die in de zuidelijke Noordzee en het Kanaal vrij gegeven worden. De verdeling die te Brussel gebeurde, heeft echter niemand kunnen tevreden stellen en zeker de Belgische afvaardiging niet. Er werden dan ook nog geen maatregelen genomen, noch een reglementering voorzien door de Zeevisserijdienst in verband met deze haringvisserij. De Visserijraad van de EEG komt inderdaad te Brussel bijeen op 29 en 30 september en daar kan misschien nog iets in verband met de haringkwota uit de bus komen. Indien dit niet gebeurt en de Commissie bij haar voorstel blijft voor een totaal kwotum van 20 duizend ton en haar opdeling onder de verscheidene partnerlanden waaronder België, dan zal door de Belgische Zeevisserijdienst zeker een reglement op de haringvisserij dienen uitgewerkt te worden, opdat het niet tot een wilde visserij zou komen en men zich met te veel koppels hals over kop op de haringvisserij zou wagen, met wellicht zeer schadelijke gevolgen voor de betrokkenen, die zich grote moeite en zware kosten van uitrusting zouden getroost hebben voor een eventueel individueel kontingent dat onmogelijk renderend kan zijn.

Inderdaad nu hoort men reeds over een tiental koppels spreken, hetzij twintig vaartuigen die onderling met elkaar afspraken gemaakt hebben voor de voor de deur staande haringvisserij. In principe, indien het bij het oude voorstel van de Commissie blijft, kan de haringvisserij een aanvang nemen vanaf 1 oktober e.k., alhoewel het begin der haringvisserij zeker zal afhangen van het al of niet aanwezig zijn van haringscholen in de betrokken gebieden. Doorgaans is dit rond de tweede helft van oktober. Wat er ook van zij, ofwel een nieuw voorstel te Brussel ofwel het oud voorstel, vermits het praktisch uitgesloten is, dat een haringvisserij zal starten op 1 oktober, stelt zich de vraag of de Belgische Visserijdienst dan nog de tijd zal hebben om een reglement op de haringvisserij, die er zeker zal komen, op te stellen. Dit is ten minste wat wij uit bepaalde bron konden vernemen. Wanneer er echter strikt de hand zal gehouden worden aan de 1000 ton, bij alldien dit cijfer niet verandert, dan zien wij zelf niet in hoe tien koppels er zullen kunnen brood inzien, vermits, gemiddeld slechts 100 ton per koppel zal kunnen gevangen worden, eventueel de ene meer maar dan de andere. Deze honderd ton per koppel of honderd duizend kgr. betekenen juist geteld twee duizend bennen. Als wij ons nu aan een voorbeeld zouden wagen en een gemiddelde prijs riskeren vooruit te zetten van 12 fr. het kgr. (600 fr. de ben) dan zou elk koppel, juist geteld, gemiddeld 1,2 miljoen B.fr. kunnen realiseren, hetzij per vaartuig 600 duizend fr. Dit kan eventueel minder zijn indien de gemiddelde prijs van 12 fr. het kgr. of 600 fr. de ben, niet gehaald wordt. Het is in dit geval aan de betrokken reders en schippers uit te maken of dergelijke visserij, met de omschakelingskosten en het vistuig rekening houdend, wel renderend kan worden.

Veel zal in elk geval afhangen van de bijeenkomst van de Visserijraad van de EEG op het laatst van de maand en van een eventuele reglementering van de haringvisserij, door de Belgische Visserijdienst op te stellen, om een wilde visserij te voorkomen.

WIJ DOEN HET VOOR U !

UW ADVERTENTIE PLAATSEN WIJ IN ALLE DAG- & WEEKBLADEN VAN BELGIE EN HET BUITENLAND

PUBLIOS n.v.

H. Baelskaai 30, 8400 Oostende
Tel 32.11.13 32.11.49

(4847N)

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Voor de eerste zitting van het nieuw gerechtelijk jaar, heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bot gevangen. Van de negen zaken die voor behandeling op de rol werden geplaatst konden er, door omstandigheden, slechts drie behandeld worden, met name twee beslissingen en één advies van Rijkskommissaris Bentein.

Een eerste beslissing betrof de scheve koers die schipper Savels van de Z.176 liet lopen in het Nauw van Kales en daarmee regelrecht indruist tegen de vigerende voorschriften. Schipper Savels, die aanwezig was op de zitting, hoorde zich veroordelen tot een schorsing van twee dagen en... een vaderlijke vermaning van de voorzitter.

Inzake het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de O.123 «Jami» komt de Raad tot de vaststelling dat in de gegeven omstandigheden geen beroepsfouten werden begaan en dat derhalve schipper en opvarenden buiten zaak worden gesteld.

ADVIES INZAKE MOTORSCHADE

Tenslotte sprak Rijkskommissaris Bentein nog een advies uit inzake de motorschade die zich voordeed aan boord van de Z.72 «Isabelle». De feiten gebeurden toen motorist Landuyt, met draaiende motor, onderhoudswerken uitvoerde aan de turbo. Op een bepaald moment werd de kuisvod voor een gedeelte in de turbo gezogen, waardoor zware averij werd veroorzaakt. Volgens rijkskommissaris Bentein konden de preciese omstandigheden waarin dat gebeurde nooit achterhaald worden maar hij vindt het wel een kwalijke zaak dat dergelijke praktijken geduld worden door schippers, reders en sommige instanties. Nochtans, zo zegt de rijkskommissaris bestaat er een instructieboek waarin op een vulgariserende manier de richtlijnen worden weer gegeven. Landuyt beweert echter dat zo'n boek zich niet aan boord bevond, of dat hij het althans niet gevonden heeft en dat is dan weer in tegenspraak met de bewering van de reder die zegt dat dergelijk boek wel aan boord was.

Niettemin, zo oordeelt rijkskommissaris Bentein, werden er door Landuyt geen beroepsfouten begaan of kan hij minstens van het voordeel van de twijfel genieten zodat hij buiten zaak wordt gesteld.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

De maatregelen ter bevordering v/d brandstofbesparing

In het K.B. van 26/2/1981 werd bepaald dat de afsluitingsdatum van de investeringsperiode vastgesteld was op 31/12/81. Met een nieuwe K.B. van 5/8/51 wordt voorgaande datum gewijzigd in 31/12/1982.

Anderzijds werd in een Ministerieel Besluit van 4/8/81 het volgende bepaald :

Artikel 1. De aanvraag van de premie, bedoeld in artikel 9 van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sektoren van de tuinbouw en van de zeevisserij, wordt door de erop aanspraak makende reders ter zeevisserij, na ieder kwartaal van 1981 en uiterlijk vóór 1 maart 1982, ingediend bij de Dienst voor de Zeevisserij, Koninginnelaan 59, 8400 Oostende, via de officieel erkende producentenorganisatie waarbij de betrokken reder is aangesloten, en zulks uitsluitend door middel van een formulier, waarvan het model hieronder is opgenomen. Dit formulier omvat tevens een verklaring betreffende de werkelijk geleverde en betaalde brandstof.

Art. 2. De Dienst voor de Zeevisserij wordt belast met de kontrole van de aldus ingediende formulieren.

Brussel, de 4 augustus 1981.

Hieronder volgen :
1) de aanvraag tot het bekomen van een premie.
2) de verklaring betreffende de werkelijke geleverde en betaalde brandstof.

De leden van SCAP en Hulp in Nood moeten zich niet wenden tot de Rederscentrale maar mogen zich rechtstreeks wenden tot deze maatschappijen of naar Hand in Hand Zeebrugge waar ze zullen geholpen worden.

AANVRAAG EN VERKLARING VAN DE BEGUNSTIGDE

1. AANVRAAG TOT HET BEKOMEN VAN EEN PREMIE

Ondergetekende ..... (naam, in drukletters)
..... (voornamen, in drukletters)
OFWEL (voor de natuurlijke personen) (1)
reder ter zeevisserij, wonende te .....
(gemeente en postnummer), ... straat, nr. .....
OFWEL (voor de rechtspersonen) (2)
optredend als gemandateerde namens .....
..... (naam van de rederij, in drukletters), gevestigd
..... (gemeente en postnummre),
..... straat nr. .....
verklaart hierbij dat zijn schip ..... (nummer en naam)
gedurende de kwartaalperiode van ..... 1981 tot 1981

[ ] liter gasolie heeft verbruikt in ..... zee-uren, wat een besparing is ten overstaan van :

(OFWEL) (het gemiddeld verbruik per zee-uur, berekend aan de hand van de logaritmische functie, (3)
(OFWEL) het gemiddeld werkelijk verbruik per zee-uur van genoemd schip, gedurende de overeenstemmende aktivitetitsperiode van het vorige jaar (3)
zoals beschreven in artikel 11 van het koninklijk besluit d.d. 26 februari 1981

Deze besparing bedraagt ..... liters. Dientengevolge maak ik aanspraak op het bekomen van een premie van ..... F, zijnde 5 F per liter bespaarde brandstof.

....., ... 1981.

De reder (of : namens de rederij),
(handtekening)

(1) Alleen in te vullen wanneer ondergetekende zelf reder is en enige eigenaar van het schip.
(2) Alleen in te vulen wanneer ondergetekende enkel gemandateerde is van een rederij (N.V., P.V.B.A., feitelijke vereniging, e.d.)
(3) Schrappen wat niet past.

2. VERKLARING BETREFFENDE DE WERKELIJKE GELEVERDE EN BETAALDE BRANDSTOF
Periode : 1e, 2e, 3e, 4e kwartaal (1)

Leverings-datum	Leverings-plaats	Geleverde hoeveelheid (liter)	Nr. en datum faktuur	Datum betaling	Onder dekking van douanedocument (specifiëren)

Totaal aantal liter : [ ]

Hij verklaart op zijn eer dat onderhavige aanvraag en verklaring oprecht en volledig is.
Gedaan te ..... , ... 1981.
De reder (of : namens de rederij),
(handtekening)

N.B. — Onverminderd de strafbepalingen bedoeld bij artikel 184, vijfde lid, van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980, mag de Minister van Landbouw definitief of tijdelijk de voorziene voordelen ontzeggen aan hen die, om die voordelen te bekomen, valse verklaringen hebben afgelegd.

(1) Schrappen wat niet past

MINISTERIE VAN LANDBOUW

N. 81 — 1677

1 SEPTEMBER 1981. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 maart 1981 tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen van hoofdstuk I van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sectoren van de tuinbouw en de zeevisserij

De Minister van Landbouw,

Gelet op het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sectoren van de tuinbouw en de zeevisserij, gewijzigd door het koninklijk besluit van 5 augustus 1981, met name artikel 15;

Gelet op de wetten van de Raad van State gecoördineerd bij koninklijk besluit van 12 januari 1973 en gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980, inzonderheid op artikel 3, § 1;

Overwegende dat de maatregelen bedoeld door genoemd koninklijk besluit zonder verwijl in uitvoering moeten worden gesteld ;

Gelet op de hoogdringendheid,

Besluit :

Enig artikel. De datum van 1 september 1981 bedoeld in lid 2 van artikel 1 van het ministerieel besluit van 3 maart 1981 tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen van hoofdstuk I van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sectoren van de tuinbouw en de zeevisserij wordt gewijzigd in 1 september 1982.

De datum van 1 maart 1982 bedoeld in artikel 3 van vorengenoemd ministerieel besluit wordt gewijzigd in maart 1983.

Brussel, 1 september 1981.
A. LAVENS

TOEKENNING VAN BREVETTEN EN DIPLOMA'S IN DE ZEEVISSERIJ

In de uitvoering van het art. 40 van het K.B. van 21.5.58, wordt de datum van de eksamens tot verwerving van de brevetten en diploma's in de zeevisserij vastgesteld op 21 september e.k. voor het :

1) eksamen van matroos-motorist
2) eksamen van motorist.

De eksamens gaan door in de Zeevaartschool te Oostende .

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Een grote aanvoer was het nu ook weer niet, toch werd er tijdens de voorbije week meer aangevoerd dan gewoonlijk. Vooral dinsdag kregen we meer vis dan gewoonlijk. Dat was dan niet bepaald voordelig voor de reders die op die verkoopdag sterk dalende prijzen kregen. Vooral tong kende die dag een meer dan gevoelige prijsdaling toen de middensoorten met 100 fr. het kg. terugvielen. Ook rog, gul, wijting en de andere soorten gingen bergaf zodat de resultaten die dag niet te best uitviellen.

Maandag kregen we twee IJslanders, die zorgden in hoofdzaak voor schelvis, en dat is nu niet bepaald een vissoort die prijsvast is bij een ruime aanvoer. De grote sortering kreeg rond de 35 fr., de kleinere soorten gingen van de hand tussen 1 100 en 1 350 fr. de ben. Rode zeebaars was nog iets duurder dan verleden week en kreeg nu tot 64 fr. het kg. Ook voor de schaarse blauwe leng liep de prijs op en werd tot 68 fr. genoteerd. Schotse schol deed het weer minder goed en viel terug onder de 20 fr. het kg. Voor de stilaan groter wordende koolvisvangsten werd tussen 26 en 30 fr. het kg. betaald. De grote sortering ging bijna uitsluitend naar de uitvoer.

Voor de westschepen werden het doorgaans korte reizen. Goede kwaliteit dus en prijzen die maandag het hoogst waren. Kabeljauw kreeg toen tot bij de 60 fr., die prijs viel dinsdag terug tot even boven de 40 fr. het kg. De gulprijs varieerde tussen 29 fr. voor sortering „5" en 2.700 fr. voor de grote schelfcodsortering. Wijting kreeg maandag tot 48 fr. het kg., die prijs viel dinsdag eveneens terug tot 28 fr. De roggen kregen maandag tussen 35 en 50 fr. het kg., dinsdag kreeg grote rog nog amper 35 fr. het kg. Het moet gezegd dat de aanvoer van rog aanzienlijk groter was dan gewoonlijk. Fijne soorten als zonnevis en koningsvis bleven zeer duur. Voor zonnevis noteerden we rond de 250 fr. het kg., koningsvis haalde tot 148 fr. Soorten als tarbot, griet en grote staart kenden dalende prijzen van maandag naar woensdag.

Voor tongen werden maandag dus heel wat hogere prijzen betaald dan dinsdag. De grote soorten bleven tussen 250 en 290 fr. noteren, voor middensoorten kreeg men dinsdag tussen 280 en 320 fr. nadat maandag tussen 340 en 380 fr. betaald werd. De kleine soorten zijn een einde onder de 200 fr. teruggevallen.

Voor de kustvisserij was de week minder goed dan de voorgaande wegens de ongunstiger weersomstandigheden. De garnaalprijs is dan ook opnieuw gestegen en liep dinsdag zelfs op tot 162 fr. het kg.

Gevraagd SCHIPPER 2e KLASSE of SCHIPPER MET BREVET VAN KUSTVAART om te werken in vast verband met passagierschepen. **Tel. 059/ 23.55.10.** (8740V)

VRIJDAG 11 SEPTEMBER 1981

			Tong	
WEST				
Z.72	14	70	1425	504.388
KANAAL				
O.83	16	160	1400	776.775
MONKEY BANK				
O.243	14	505	—	531.968

MAANDAG 14 SEPTEMBER 1981

IJSLAND				
O.129	18	680	—	1.154.175
O.202	18	860	—	1.367.089
KANAAL				
O.131	20	305	1430	1.190.328
O.705	18	150	1835	841.901
MONKEY BANK				
O.232	14	400	—	622.754
WEST				
N.597	11	175	—	404.140
O.279	11	190	—	682.030
O.35	11	220	—	444.220
NOORD				
O.33	15	525	—	926.674

DINSDAG 15 SEPTEMBER 1981

WEST				
O.306	10	165	—	329.331
N.752	12	200	—	509.808
NOORD				
O.134	11	250	—	441.100
			Tong	
KANAAL				
Z.499	16	130	1575	660.259
O.518	18	110	1740	587.404
N.15	16	130	1525	624.028

WOENSDAG 16 SEPTEMBER 1981

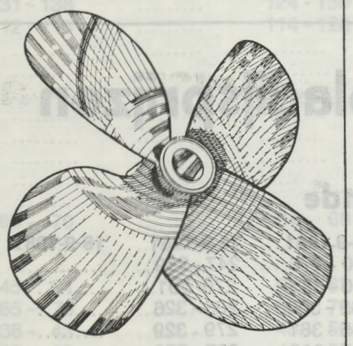
WEST				
N.708	10	185	—	409.303

VOOR NIEUWBOUWERS
Te koop NIEUWE aluminium MEWAF KANTELPOORT plus skin plaat, hoog 2 m. breed 2,50 m. met nodige aanhang. Zich wenden bureel blad nr. 7755N.

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

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

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

RESTAURANT 'T SCHUURKE
Voorhavenlaan 20, Oostende — Tel. (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke. Tel. (059) 32 36 03
(10885N)

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 9 SEPTEMBER 1981

	Kg. tong	Benn. vis	Zee. dagen	Besomming
WEST				
Z.321	1000	40	10	335.110
KREEFTENPUT				
Z.307	—	240	11	532.350
KANAAL				
Z.162	1700	220	14	1.1480.070
KUST				
Z.560	—	60	7	127.590
				2.143.120

DONDERDAG 10 SEPT. 1981

KREEFTENPUT				
Z.181	—	220	10	577.310
NOORD				
Z.196	1700	250	12	1.258.510
				1.835.820

VRIJDAG 11 SEPTEMBER 1981

KREEFTENPUT				
Z.209	—	160	9	405.265
Z.533	—	110	10	392.984
KUST				
Z.500	100	10	5	65.118
WEST				
Z.43	1200	150	11	594.690
Z.16	1800	200	12	1.111.552
Z.578	300	20	7	187.700
				2.757.319

MAANDAG 14 SEPTEMBER 1981

NOORD				
Z.98	600	400	16	1.002.030
Z.84	500	400	15	1.356.925
Z.27	1500	460	16	1.389.530
WEST				
Z.564	600	80	13	502.370
Z.568	250	50	11	286.499
Z.12	800	70	9	300.360
Z.55	400	50	7	239.702
Z.580	300	30	7	204.670
KUST				
Z.512	400	20	5	218.589
KREEFTENPUT				
Z.563	—	125	8	372.116
Z.559	—	230	10	450.800
Z.38	—	220	12	365.464
				6.689.055

DINSDAG 15 SEPTEMBER 1981

WEST				
Z.408	500	40	8	223.480
NOORD				
Z.497	200	230	13	550.376
Z.198	100	300	10	541.277
Z.196	300	80	5	384.550
KREEFTENPUT				
Z.427	—	80	10	210.912
Z.40	—	200	10	459.837
Z.510	—	240	9	417.314
KUST				
Z.176	900	40	12	363.138
Z.189	600	50	8	367.994
KANAAL				
Z.418	—	220	10	454.147
				3.973.025

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14-9-1981
Grote schelvis	24,40 - 34,60
Middelmatige schelvis	20,60 - 22,—
Kleine schelvis	19,40 - 21,—
Kabeljauw	46,— - 47,80
Gul	43,20 - 47,—
Wijting	.....
Schaat	74,60
Zeebaars	58,60 - 65,20
Leng	48,40 - 68,60
Schartong	9,40 - 25,60
Heilbot	175,— - 222,—
Koolvis	25,80 - 37,20
Hondstong	20,20 - 31,—
Zeewolf groot	30,80 - 73,70
Staart	206,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	14-9-1981	15-9-1981	16-9-1981
Lappen	260 - 275	247 - 259	.....
Grote	310 - 333	270 291	.....
3/4	362 - 390	285 - 326	.....
Blok	345 - 381	279 - 329	.....
Voor-kleine	310 - 333	207 - 272	.....
Kleine	210 - 225	163 - 177	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	267 - 279	248 - 252	247 - 253
Blok	292 - 306	270 - 293	283 - 291
Fruit	329 - 336	292 - 339	315 - 318
Schone kleine	325 - 340	286 - 338	300 - 318
Kleine	203 - 225	205 - 211	211 - 215
Tout petit	150 - 155	161 - 170	154 - 156
Slips	128 - 144	139 - 144	139 - 141

Nieuwpoort

I	
II	
III	NIET MEEGEDEELD
IV	
V	
Kleine	

PLADIJS

Oostende

	14-9-1981	15-9-1981	16-9-1981
Grote	32 - 37	26 - 34	.....
Grote iek	30 - 35	35 -	.....
Kleine iek	23 - 27	25 - 27	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	19 - 22	19,80	.....

Zeebrugge

I	28 - 31	24 - 27	28 - 30
II	32 - 35	28 - 32	30 - 32
III	29 - 32	29 - 32	29 - 30
IV	19 - 24	20 - 24	18 - 20
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Grote pladijs	
Platjes	NIET MEEGEDEELD
Drielingen	
Moeien	

AANTAL FAILLISSEMENTEN MAAND AUGUSTUS '81 : 157

Volgens de mededelingen van de nv Ewingform verschenen er 157 faillissementen in het Belgisch Staatsblad tijdens de afgelopen maand augustus. Voor het Vlaamse landsgedeelte tekende men 76 faillissementen op, voor het Waalse landsgedeelte 41 en het Brussels arrondissement nam er 40 voor zijn rekennig. Er waren 5 aanvragen van concordaat, 3 faillisementen werden ingetrokken en men telde 18 bankbreuken.

Er gingen 25 nv's en 41 pvba's over kop, wat een kapitaalsverlies vertegenwoordigt van 124.636.000 fr.

Ingedeeld naar de ons aanbelangende sectoren geeft dit volgend beeld :

	Augustus ,81
Bouwsector	32
Vervoer	7
Garage	8
Hout	—
Meubelen	—
Immobiliën	4
Machinebouw	3
Metaalindustrie	2

Als oudste nv die over kop ging vermelden we tenslotte Carrières et Usines Dejaiffe Frères te Gembloers, opgericht in 1929, laatste kapitaal 17.000.000 fr., aktiviteit : marmeruitwinning.

In deze reeks faillissementen waren er gelukkig nog geen in de visserij te betreuren, maar het sluit niet uit dat, zo de brandstofprijzen boven de acht frank blijven noteren, we er ons mogen aan verwachten, zo de regering en in 't bijzonder het ministerie van Landbouw op de ene of andere wijze er niet aan tegemoet komt.

Als men ziet hoe men in Wallonië miljarden verspilt op de kosten van de ganse gemeenschap om een ziekelijke metaalnijverheid toch langzaam te zien uitsterven en dat met honderd miljoen een ganse visserij, welke miljarden deviezen aanvoert, tienduizenden mensen rechtstreeks en onrechtstreeks brood verschaft, dan vraagt men zich af hoe lang deze „fantome" regering het land nog zal blijven naar de vaantjes helpen.

In de ons omringende landen wordt op allerlei wijzen tegemoet gekomen in de brandstofprijzen en worden de EEG-maatregelen dienaangaande op zij gelegd.

Hier zit men al twee jaar te vitten en te suffen omtrent de wijze waarop het verlenen van 60 miljoen in de begroting vastgelegd, dient toegekend.

Die 60 miljoen frank betekent amper één frank per liter. Het is alsof het een goudmijn is welke men als geschenk zou geven aan een visserij, waarvan de visser geen dag- noch nachtrust kent, waar van geen acht uren arbeid ooit gesproken wordt en waar onze artisanale reders al hun centjes en veelal deze van familie, ja, vader en moeder in riskeren, om een schip uit te baten.

De tijden van het goud verdienen in de visserij, is voorbij.

Maar de liefde voor het vak, voor die zee, voor de visvangst, blijft ingewortelld.

En dat wordt maar al te weinig naar waarde geschat.

Verwachtingen

VRIJDAG 17 SEPTEMBER 1981

KANAAL : Z.583 (110 m. + 1.000 tong).
WEST : N.709 (200 m.).

MAANDAG 21 SEPTEMBER 1981

IJSLAND : O.318 (400 m. t.t.z. 170 kools, 80 bonen, 40 kab.-gul, 50 schellvis, 10 schotse schol, 10 leng, 40 varia).
NOORD : O.18 — O.231 (600 m.).
KANAAL : Z.502 — O.274 — O.34.
WEST : N.3 — O.275 — O.123 — N.45 — O.206.

DINSDAG 22 SEPTEMBER 1981

MONKEY BANK : O.135.
WEST : N.736.
KANAAL : O.114.

WOENSDAG 23 SEPTEMBER 1981

MONKEY BANK : O.285.

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

EET MEER VIS

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	14-9-1981	14-9-1981	15-9-1981	15-9-1981	16-9-1981	16-9-1981	NIET MEDEGEDEELD
Grote tarbot	125 - 265	291 - 316	122 - 251	270 - 305	.....	284 - 297	.....
Middelmatige tarbot	.....	221 - 281	.....	210 - 224	.....	190 - 210	.....
Kleine tarbot	.....	184 - 194	.....	180 - 200	.....	134 - 185	.....
Grote griet	105 - 187	189 - 210	100 - 170	168 - 179	.....	118 - 179	.....
Middelmatige griet	.....	154 - 176	.....	131 - 138	.....	124 - 130	.....
Kleine griet	.....	113 - 135	.....	112 - 116	.....	114 - 128	.....
Grote schelvis	23 - 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	16 - 21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	33 - 85	.....	26 - 81	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	23 - 50	54 - 66	21 - 48	60 - 70	.....	64 - 68	.....
Keilrog	78 - 81	.....	75 - 90	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	50 - 53	.....	45 - 51	.....	60 - 62	.....
Scherpstaarten	.....	54 - 68	.....	65 - 73	.....	68 - 70	.....
Halve mans	.....	45 - 47	.....	38 - 43	.....	45 - 50	.....
Teelt	.....	40 - 43	.....	38 - 40	.....	48 - 50	.....
Katrog	.....	20 - 26	.....	18 - 22	.....	20 - 24	.....
Kabeljauw	52 - 58	45 - 51	40 - 56	50 - 61	.....	54 - 57	.....
Grote gul	22 - 57	38 - 50	21 - 50	44 - 49	.....	48 - 52	.....
Middelmatige gul	.....	38 - 44	.....	44 - 42	.....	40 - 48	.....
Kleine gul	.....	32 - 40	.....	38 - 42	.....	40 - 44	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	20 - 46	20 - 21	15 - 31	19 - 24	.....	29 - 30	.....
Kleine wijting	.....	15 - 18	.....	15	.....	15 - 19	.....
Schar	8 - 17	12 - 16	15 - 17	15 - 19	.....	17 - 18	.....
Steenschol	10 - 129	114 - 126	21 - 100	91 - 108	.....	94 - 100	.....
Zeehaai	41 - 46	34 - 42	13 - 45	45 - 54	.....	45 - 52	.....
Hondshaai	15 - 21	.....	9 - 12	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	———	———	———	.....	.....	.....	.....
Pieterman	———	———	———	.....	.....	.....	.....
Makreel	———	———	———	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	8 - 16	.....	16 - 18	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	44 - 73	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	48 - 60	.....	48 - 54	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	159 - 234	.....	224 - 252	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	104 - 222	64 - 213	90 - 190	108 - 210	.....	69 - 211	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	18 - 22	.....	18 - 20	.....	18 - 20	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon (roobaard)	30 - 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	12 - 16	.....	6 - 9	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	44 - 71	.....	13 - 70	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD„

— WERELDNIEUWSJES VISSERIJ —

Nederland

— In Nederland schijnt men voor het probleem van de hoge brandstofprijzen moeilijker vatbaar. Waar men in vrijwel de meeste landen naar een ekonomischer type overschakelt en eerder vermindert in lengte en omvang, hebben de rederijen Jaczon in Nederland met hun «Boeier» van 66 meter en hun «Johanna-Maria» van 71 meter met een motor van 3200 Pk en de rederij Van der Plas, met de «Annie Hillina» met een motor van 3.600 Pk, het net omgekeerd gedaan. Rederij Jaczon stapt daarmede af van zijn 54-meter «Poseidon»-type treilers met een motor van 2000 Pk. Afwachten wat het wordt en wie het bij het rechte eind zal hebben.

x x x

— Passieve visserij krijgt met de gestegen brandstofprijzen terug een beter kans. Dit is thans ook terug het geval met de automatische lijnvisserij, vooral door het op de markt komen van een zeer goed en beterkoop nieuw automatisch lijnvissersapparatuur. Proeven hiermede zijn thans aan de gang in Engeland en in Ierland. Er is inderdaad heel wat minder voortstuwingskracht nodig voor dergelijke visserij, dan voor de trawlnetvisserij.

X X X

Op het laatst van augustus werd door een Nederlands koelschip, diepvriesvis in Grimsby gelost voor een waarde van 75 miljoen B. fr. Het schip kwam uit Canada met een lading van 2.500 ton met hoofdzakelijk kabeljauwfilets, zalm en Canadese garnaal.

Malesië

Dank zij een verhoging van de **jaarlijkse visaanvoer in Malesië met** gemiddeld 10 % in de laatste jaren, valt het inkomen van nog slechts 54 % van de vissers in dat land beneden de armengrens, terwijl dit 10 jaar gelleden het nog 73 % was. De grens waaronder men behoeftig is, ligt dan nog heel wat lager in Malesië dan bij ons, zodat het lot van de massa der vissers er nog altijd beklagenswaardig is. De jaarlijkse aanvoer in Malesië was voor 1980 zowat 865 duizend ton waarvoor men 96 duizend vissers nodig had.

Nieuw-Zeeland

Eén in Nieuw-Zeeland in visprodukten gespecialiseerde firma heeft besloten een „Visbazar" te openen. Op deze vis-supermarkt zal men elke dag verse vis kunnen bekomen die ter plaatse gekuist en bereid wordt. Ook diepvries en ingevoerde visprodukten zal men er kunnen aankopen. De vis wordt er per vliegtuig aangevoerd. Zelfde firma zal in de onmiddellijke omgeving van de vis-supermarkt eveneens een visrestaurant openen.

Dat ontbreekt bij ons maar al te veel in steden van het binnenland en wanneer er dan nog vis is, dan wordt ze dubbel duur verkocht.

Indonesië

Indonesië heeft een jaarlijkse gekende aanvoer van 120 duizend ton garnaal ,terwijl de regering schat dat dit, zonder gevaar voor overbevissing kan opgevoerd worden tot 150 duizend ton. Gezien op vele plaatsen lokale aanvoer gebeurt, waarvan men niet op de hoogte is, menen velen dat het cijfer van 120 duizend ton zeer aan de lage kant ligt. In 1980 bracht dit aan uitvoercijfers de belangrijke som van nagenoeg 8 miljard B. fr. op, hetzij verscheidene maal meer dan de totale aanvoerwaarde van onze komplete Belgische vloot.

x x x

Indonesië zal met hulp van de Wereldbank een vijf-jarenplan in de praktijk brengen voor een zoetwaterfarming van garnaal. Hiertoe zullen 130 duizend hectaren vijvers in kultuur gebracht worden in Java en Sulawesi waarvan vele streken zich hiertoe natuurlijk zeer goed lenen. Experimentele vijvers hebben bewezen, dat men aldus van 600 tot 3.000 kg. garnaal per hectare zou kunnen oogsten. Een broedcentra voor garnaal in Centraal-Java zal, dank zij een uitbreiding, tot 7 miljoen kleine garnaaltjes aan de farmers kunnen leveren.

Polen

Niettegenstaande Polen toch een relatieve gekende visserijnatie is met een aanvoer tussen de 600 en 700 duizend ton, is het gemiddeld verbruik per hoofd toch maar 7 kg., hetgeen bijzonder laag is. De oorzaak hiervan is het gebrek aan voldoende verwerkingsbedrijven en koelopslagplaatsen, waardoor de meeste vis de weg opgaat van de vismeelfabrieken. Transformatiebedrijven zouden anderzijds de aanvoerwaarde en de belangrijkheid van de visserijnijverheid kunnen verveelvoudigen.

x x x

Een paar maand terug moesten een dozijn grote Poolse treilers gaan opliggen bij gebrek aan voldoende gasolie. Anderzijds konden de rederijen geen Westerse gasolie kopen omdat zij, door een verminderde visaanvoer niet over voldoende geldmiddelen en deviezen hiertoe beschikten. Rusland heeft dan besloten een bijkomende levering van 30 duizend ton gasolie aan Polen te doen, hetgeen de totale levering aan de Poolse diepzeevisserij tot 70 duizend ton zal doen oplopen. Verscheidene Poolse schepen lagen wegens gasoliegebrek in havens van de Stille Oceaan op, onder meer in Vancouver in de Verenigde Staten.

Mexico

De regering van Mexico heeft aan de vismeelfabrieken laten weten, dat vis voor menselijk verbruik voorrang heeft. Daarom ook zal toegezien worden dat een bepaald kontingent van de sardienen en ansjovis die aan de vismeelfabrieken geleverd wordt, verwerkt wordt voor menselijk verbruik.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE DINSDAGMARKT VAN 8 SEPTEMBER WERD AANGEVOERD : 825 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet, 10 kisten kabeljauw; 80 kisten schol; 5 kisten schar en 27 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS PER 1 KG. : tarbot 23,41-20,80, grote tong 23,84-22,81, grootmidde tong 25,07-24,30, kleinmidel tong 25,07-24,30; tong één 16,10-15,71; tong twee 10,86-10,49.

PER 40 KG. : tarbot 752-412; griet 572-403, kabeljauw één 128; kabeljauw twee 170, kabeljauw drie 156; kabeljauw vier 140; kabeljauw vijf 138, schol drie 124-104; schol vier 100-60; schar 118-92; bot 29-20; horsmakreel 84; steenbolk 34-25; krab 45; rode poon drie 106-74.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 11 SEPTEMBER WERD AANGEVOERD : 3.915 kg. tong; 100 kisten tarbot en griet; 2.024 kisten kabeljauw; 289 kisten schelvis; 1.143 kisten wijting; 610 kisten schol; 172 kisten schar; 93 kisten makreel en 158 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 22,73-20,31; grote tong 22,60-21,90; grootmidel tong 23,89-23,13; kleinmidde tong 24.00-23,28; tong één 15,57-15,02; tong twee 1,26-10,12.

PER 40 KG. : bot 34-24; krab 45-11; steenbolk 35-24; inktvis 460; rode poon één 178; rode poon twee 146-124; rode poon drie 104-82; kleine kreeft 316-200; poontjes 45-11; steenbolk 35-24; inktvis 460; kabeljauw één 132-108; kabeljauw twee 168-114; kabeljauw drie 122-90; kabeljauw vier 96-75; kabeljauw vijf 108-50; schelvis één 116-108; schelvis twee 116-82; schelvis drie 122-71; schelvis vier 90-75; schol één 144-124; schol twee 144-120; schol drie 120-92; schol vier 75-40; wijting drie 85-31; makreel twee 31-21,60; horsmakreel 70-36; schar 90-28; tongschar 272-144; hake 252-202; haai 112-68.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hiernavolgende werken, zeekaarten. visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck. Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW**
2. **De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981. Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.**
3. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 aangevuld tot einde december 1980 Prijs 200 frr. + 12 fr. BTW**
4. **De nieuwe kaart der Vlaamse Banken Prijs 215 fr. plus 37 fr. BTW**
5. **Moderne Autosnelwegenkaart van België Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.**
6. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen verschillende soorten zeevis schaal- en weekdieren sport en lijnvis Noord Amerikaanse vis Prijs 404 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

De Schotse Redersfederatie heeft bij de regering aangedrongen om de grijze zeerobpopulatie te begrenzen. Inderdaad alleen reeds rond de Schotse kusten zouden hiervan 65 duizend in 1980 aanwezig geweest zijn tegenover slechts 61 duizend het voorgaand jaar. De Schotse Redersfederatie meent dat dit te veel is en een gevaar voor aantasting van het visbestand gezien de grijze zeerob een vraatzuchtige viseter is. George Younger, Staatssekretaris voor Schotland heeft echter de jacht op volwassen zeerobben verboden en dit slechts toegelaten op een beperkt aantal jonge zeehonden.

X X X

De Britten testen voor het ogenblik verscheidene nieuwe kleine vliegtuigen uit om in de vervanging van de thans, voor het visserijtoezicht gebruikte Nimrods te voorzien. Ze zullen aan de dienst voor de kustwacht toegevoegd worden.

X X X

De Schotse producentenorganisatie noemt de visserijbesprekingen die normaal op het einde van deze maand te Brussel moeten doorgaan, deze van de laatste kans. Ze zijn niet meer bereid nog verder te blijven wachten op een visserijreglementering die in hun optiek, de Britse visserijgebieden voor de invasie van de visserijvloten van de partnerlanden dient te beschermen. Zolang geen gemeenschappelijk visserijreglement door de „Tien" aanvaard wordt, gaan de vissers uit de lidstaten voort om tot op 6 mijl uit de Britse kust de visscholen te plunderen .Het voorlopige komt dus aan de vissers uit de andere EEG-leden.

X X X

De schipper van de Franse treiler „Le Stiff", uit Le Guilvinec, werd op 2 september door de Britse marine opgebracht naar Plymouth omdat de maaswijdte van het visnet slechts 75 mm telde in plaats van 80 mm die vanaf dezelfde 2 september van kracht was. Waarschijnlijk om die reden en eveneens omdat de schipper in alles mede gewerkt had met de Britse marine bij zijn opbrenging, werd hij slechts tot een boete van 30 duizend B. fr. veroordeeld en tot evenveel kosten. De kuil van het net werd in bewaring genomen.

X X X

De Britten zijn niet te spreken over het terugbrengen van hun aandeel in de EEG-kabeljauwvangst tot 41,5 % nadat dit vorig jaar in oktober nog 45 % was en in 1978 nog 58,5 %. Herinneren wij dat de Britten een aandeel in alle te vissen soorten van bijna 62 % vorderen. Anderzijds kregen de Britten echter een verhoogd kwotum toegemeten voor de wijting zodat, omgezet in kabeljauw equivalenten, zij toch dezelfde hoeveelheid toegewezen krijgen.

X X X

De Belgische bokkenvisser Z.483 verkocht verleden week in Grimsby een lading van 540 van onze bennen voor het merendeel platen groot en klein iek waarvoor een brutobesomming gehaald werd van 1.160.000 B. fr. Als men daar echter minstens 25 % aan kosten van afrekent, vragen we ons af, of de verkoop in Engeland nog winstgevend kan genoemd, al dient gezegd dat men in België voor platvis onbegrijpelijk veel te weinig geeft.

X X X

Verleden week waren de prijzen te Peterhead eerder aan de lage kant, terwijl anderzijds 2.260 bennen uit de markt dienden genomen, meestal schelvis, een paar honderd ben wijting en 40 ben makreel.

X X X

Om tegemoet te komen aan verzoeken van schippers en bemanning, heeft men in 1979 een veiligheids-openradiolijn in Groot-Brittannië opgericht in de 2381 kHz. Deze lijn is altijd speciaal en alleen open voor mededeling van de positie van de vissersvaartuigen waardoor men deze praktisch kan volgen op zee. Dit is van groot belang bij het plots uitvallen van berichten van dit schip en bij veronderstelde schipbreuken omdat men aldus bijna nauwgezet de plaats kent waar het schip aan het vissen was, waar het naar toe ging en welke soort visserij het bedreef. Dit is van uitzonderlijk belang voor het opsporen van het vaartuig. Nu stelt men echter vast, dat van de honderden Schotse schepen, er nog niet eens 30 van deze open lijn gebruik maken. De installatie en het onderhoud hiervan kosten echter jaarlijks bijna 7 miljoen, zodat deze open lijn, bij het zoeken naar besparingen, wel eens door de onverschilligheid en de schuld van de schippers en bemanningsleden zou kunnen weg vallen.

X X X

Een lid van het Europees Parlement, de h. Alasdair Hutton, die het zuidelijk gebied van Schotland vertegenwoordigt, is van oordeel, na een tweedaags bezoek aan de Clyde-vloot, dat de vangkapaciteit van de Schotse vloot te groot is, waardoor vooral kleine visserijgemeenschappen bedreigd worden. Het probleem is dat er te veel vaartuigen zijn die te veel vis kunnen vangen waarvoor voor elkeen geen plaats is.

X X X

— Op de einddag van de Internationale Visserijtentoonstelling, die te Fleetwood gehouden wordt van 23 t/m 26 september 1981, zal er een reeks van 4 postzegels uitgegeven worden om deze gebeurtenis te herdenken. Op één der zegels vindt men een vaartuig terug dat een trawlnet inhaalt, een tweede zegel waarop men een seinenet inhaalt en twee volgende zegels waarbij men kreeftenpotten uitzet en een dregger voor scheepvangst. De postzegels kunnen gebruikt worden voor de verzending van de gewone post of kunnen ter afstempeling aan het postambt aangeboden worden. Eveneens zal er een race gehouden worden tussen uitsluitend zeilsmacks die tot op vandaag nog altijd gebruikt worden voor het dreggen op oesters en schelpen, die nog met het zeil gebeurt als voortstuwingskracht.

X X X

In Groot-Brittannië is het visverbruik per hoofd sinds 1970 gedaald met ongeveer 22 %. Nochtans is uit een studie gebleken, dat in het budget van de Britse huisvrouw, nog altijd 4 tot 4,5 % uitgegeven wordt voor het aanschaffen van visprodukten. Hieruit valt te besluiten, dat de prijs van de visprodukten sneller gerezen is dan deze van andere etelijke konsumptie-artikelen en dat de Britse huisvrouw een konstante uitgave voor visprodukten voorziet, maar door het sneller stijgen hiervan, natuurlijk minder aanschaft.

Verenigde Staten

De Verenigde Staten hebben nu officieel erkend, dat de, met atoomenergie aangedreven onderzeeboot, de „Georges Washington" in fout was toen het de „Nissho Maru", een Japanees vrachtschip in de Oost-Chinese Zee in de grond liep waarbij de kapitein en een officier de dood vonden. Vergoedingen zullen uitgekeerd worden.

X X X

Een U.S.-tonijnvissersvaartuig van 72 meter met helikopter aan boord, heeft in de zuidelijke Stille Oceaan 12 drenkelingen gered, die zich reeds 2 maanden op een 6-meter vaartuigje bevonden. Het was de helikopter op zoek naar tonijnkoncentraties die het kleine bootje in spot kreeg. De tonijntreiler werd hiervan op de hoogte gebracht en men vond aan boord twaalf man van de Gilbert-eilanden die met motorpanne hadden te kampen op hun vaartuig. Aanvankelijk was men met 22 man, maar 9 stierven van ontbering, toen geen zoetwater meer voorhanden was. De overigen hielden het leven door het eten van zelf gevangen vis, onder meer van een haai, die zij gezamelijk met de handen overmeesterden en aan boord trokken. Verder door het zeer matig nutten van zeewater. Hun boot was uitgezet voor een vaart van twee uur van het ene ene eiland naar het ander van de groep Gilbert-eilanden en naderhand totaal afgedreven.

x x x

— Als gevolg van de optimistische vooruitzichten aan de hand van vier onderzoekingen verricht door vorsingsvaartuigen met marinebiologen aan boord, heeft men in de Verenigde Staten een kwotum te vangen ansjovis vrij gegeven ter grootte van 420 duizend ton in de 200-mijlszone van Californië. Dit is het grootste kwotum ooit door het betrokken departement vrijgegeven. De ansjovispopulatie werd, naar aanleiding van de 4 onderzoekingstochten, geschat op 2,8 miljoen ton, hetzij bijna 60 % hoger dan in 1980. Deze 420 duizend ton wordt verdeeld als volgt: 359 duizend ton voor vismeelproductie, 12.600 ton voor menselijk verbruik en 48.400 ton voorbehouden voor derde landen, als resultaat van eventuele bilaterale overeenkomsten.

X X X

— Een tonijnvissersvaartuig uit de Verenigde Staten, de «Sea-Quest» met San-Diego als thuishaven, werd door de Meksikaanse marine opgebracht en beboet voor 2,3 miljoen B.fr. wegens vissen in de 200-mijlszone. Volgens de kapitein was het vaartuig zowat 420 mijlen buiten de Meksikaanse kust, maar terzelfdertijd, volgens deze positiebepaling, 182 mijl binnen de 200-mijlszone van het, tot Meksiko behorend Socorro-eiland. De 33-jarige kapitein van de 750 Brt «Sea-Quest» was anderzijds in 1980 de toptonijnvisser geweest, door in dit jaar een brutobesomming te verwezenlijken van 130 miljoen B.fr.

Canada

De beslissing van de Canadese regering, dat de reders die hun oud vissersvaartuig wensen te vervangen door een nieuw, geen vaartuig met groter afmetingen noch met een groter vangkapaciteit mogen laten bouwen, heeft heel wat ergernis in visserijkringen veroorzaakt. Ook de werven nemen deze beslissing van het departement voor de visserij niet in dank aan. De protesten hebben de regering reeds doen besluiten afwijkingen toe te staan tot 10 % wat de afmetingen betreft en tot 5 % voor de vangkapaciteit. Canada dat, na de uitvaardiging van de 200 mijlszone een gevoelige uitbreiding van de visserijvloot heeft zien ontstaan, wenst deze toch binnen bepaalde perken te houden om wildgroei te vermijden met de daarmee gepaard gaande ekonomische terugslag en moeilijkheden voor het bedrijf.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Frankrijk

De schipper-reder van het vissersvaartuig „Poullandard 202" met als thuishaven het Franse Douarnenez, moest wegens een gesprongen appendicitis dringend uit zee van boord weggehaald worden. Door de dichte mist kon een helikopter niet onmiddellijk ingezet worden. Een Franse patrouilleboot die zich in de omgeving van Ouessant bevond, werd naar de opgegeven positie gezonden en kon het vissersvaartuig, niettegenstaande de dichte mist bereiken. De zieke werd met een bootje (zodiac) afgehaald, overgebracht naar het wachtschip dat naar een gebied met ruimer zicht opstoomde, waar een helikopter de zieke aan boord ophijste en voor een dringende ingreep naar de kliniek vervoerde.

x x x

Een Franse tonijnenvisser uit „Port lan Nouvelle" deed een mirakuleuze vangst door in zijn netten, 37 stuks die elk meer dan 200 kg. wogen boven te halen. Zelfde week was in dit gebied een wedstrijd op de tonijn doorgegaan en de deelnemers hadden toen allemaal heel wat tonjinaas uitgesmeten. De tonijn is naderhand naar dit zwaar geaasd gebied afgezakt en er verbleven om zich aan het aas te goed te doen met het leuke gevolg voor bewuste tonijnvisser. Het besluit ligt nu dus voor de hand. Een bepaald gebied azen en er dan nadien met het net op uittrekken.

x x x

Voor de eerste maal werd door de Franse marine een Brits vissersvaartuig naar Bayonne opgebracht. Alhoewel het om een Brits vissersvaartuig gaat, de „Slebech-Three" uit Milford, gaat het hier om een ex-Spaans vaartuig, de „Beil-Iruna" uit het Spaanse Santander, waarmede dit vaartuig in feite langs een omweg aan een toelating geraakte om in de EEG-wateren te vissen. Aan boord is een Britse schipper maar een komplete Spaanse bemanning. Het vaartuig werd opgebracht wegens te kleine netmaaswijdten, hetgeen, met een Spaanse bemanning, en een verkapte Spaanse eigenaar, niet te verwonderen valt. De Spaanse vissers zijn op dit gebied, kwestie het volgen van de uitgeschreven reglementen, volledig onbetrouwbaar. Daarom ook, van een invasie van Spaanse vissers in de EEG-wateren, onder het mom van een eventuele toetrevan Spanje tot de EEG., verlos ons Heer !

x x x

Te Sète in Frankrijk werd het uitvaren belet van een mooi specimen van vrachtschip onder goedkope vlag; de „Maged". Reddingsboten totaal onbruikbaar, roer naar links geblokkeerd, motor in panne, schroefbladen in akkordeon, defekt apparatuur en een aangekomen Turkse lading veevoeder vol met wormen en insekten. Het vaartuig staat onder Libanees paviljoen met een Egyptische bemanning en een kapitein en chef-mecanicien met Palestijnse nationaliteit. Daarbij nog een bemanning die in weken niet betaald werd en recht heeft op maandenlange achterstellen. Met dit al bezit het vaartuig Libanese papieren die een goede zeewaardigheid en uitrusting bevestigen ! Ondertussen kunnen de ernstige rederijen geen vrachten krijgen vanwege de oneerlijke konkurrentie door de rederijen onder goedkope vlag. En de kwaal verergert voortdurend, gezien ook velen uit de Verenigde Staten en Groot-Brittannië zich tot deze praktijken laten verleiden en oude vaartuigen met onderontwikkelde bemanning laten onderbrengen onder Liberiaanse, Libanese, Panamese, enz... vlag.

X X X

— Volgens het jaarboek van de produktiecijfers in de Franse visserijprodukten is de oester nog altijd aan de top met 3,752 miljard B.fr. en dit niettegenstaande een mindere voortbrengst dan het voorgaande jaar. Tweede in de rij was tonijn en derde in de rij mooie meid met deze laatste toch nog altijd goed voor 2,240 miljard B.fr.

x x x

— In Frankrijk heeft de rederij Dhellemmes uit Concarneau haar nieuwgebouwde 34-meter treiler, de «Cayolle» in ontvangst genomen van de werf «Mekanische Constructies Normandie». Rederij Dhellemmes heeft zijn grotere 45-meter treilers verkocht om deze te laten vervangen door de op brandstofgebied ekonomischer kleiner 34-type, dat echter zo ver niet onder vangstkapaciteit ligt van de grotere treilers In plaats van de 1.500 Pk. kan men het, met het nieuw type van vaartuig, met een 800 Pk doen. Men zegt thans veel, dat de grens tussen winst of verlies in het brandstofverbruik ligt.

x x x

Frankrijk heeft vanaf volgende week de invoer van oesters, schelpen en mosselen verboden wegens verspreiding van ziekteverschijnselen waardoor vooral de oester- en mosselkwekerijen van de Stanswood Bay Coöperatief in het Solentgebied getroffen worden. Daarom ook heeft men zoveel als mogelijk nog deze week naar Frankrijk uitgevoerd.

Noorwegen

De burgemeester van de Noorse stad Aalesund, een bekende vissershaven en zusterstad van het Britse Peterhead, was verleden week op bezoek bij zijn Britse kollega. Hij werd eveneens uitgenodigd om Peterhead's Schotse Week te openen.

x x x

Het technologisch visserij-instituut van Noorwegen heeft besloten de studie van de blauwe wijting te benaarstigen, dit niet alleen wat de vangtechnieken betreft, maar eveneens de verwerking, het invriezen, enz... Hiervoor werden op zee zes treilers ingezet en aan land overeenkomsten getroffen met bestaande verwerkingsbedrijven.

X X X

In Trondheim in Noorwegen werd het grootste zeelaboratorium gebouwd dat de wereld kent. Het waterdok voor het houden van proeven met netten, het simuleren van golven, stromingen, enz... is bijna zo uitgestrekt, als een voetbalveld met een diepte van twaalf meter en een watermassa van meer dan 30 duizend ton. Men kan er op schaal nagaan hoe de olieplatformen en de vaartuigen zich gedragen in alle weersomstandigheden. Het waterdok bezit een bodem die kan verhoogd of verlaagd worden. De schaalmodellen van de treilers bezitten alle apparatuur zoals in de werkelijkheid. Het laboratorium telt 300 techniekers, vorsers en bedienden en 150 studenten. Met de bouw werd in 1976 een aanvang genomen en het hele zaakje zal rond het miljard B. fr. kosten !

X X X

Van de heel grote Noorse diepzeetreilers werden er 25 uit de vaart genomen omdat de Noorse vloot overuitgerust is en een te grote vangstkapaciteit bezit en dit naar overbevissing heeft geleid. Deze vaartuigen werden opgelegd, verkocht of tot schroot herleid. Een nieuw bericht van het Noors ministerie voor de visserij, wijst er op, dat er slechts ekonomisch rendeerbare plaats is voor 40 van deze diepvriestreilers zodat nog heel wat eenheden zouden moeten plaats maken, iets waarmede de rederijen niet kunnen akkoord gaan.

Rusland

Volgens de Russische minister voor de visserij, de h. Vladimir Kamentsev, zal de vangstkapaciteit van de Russische visserijvloot in het nieuwe vijf-jarenplan dat tot einde 1985 loopt, met één derde verhogen, terwijl terzelfdertijd minder recenter vaartuigen zullen vervangen worden door nieuwe, voorzien van de laatste gesofistikeerde vangtechnieken. Ook wordt de visserijhaven van Vladivostok langs de Stille Oceaan gemoderniseerd en een nieuwe visserijhaven in de Troitsa Baai aangelegd.

X X X

De Russen zouden rond het eiland „Jan Mayen" gelegen in de Noordelijke IJszee, tussen IJsland en het uiterste Noorden van Noorwegen, in een paar weken twee ton makreel gevangen hebben. Marinebiologen betwijfelen dit erg omdat nog op geen enkel ogenblik zo ver noordwaarts makreelscholen, noch zelfs verspreide makreelscholen, ontdekt noch gevangen werden. Eén en ander bracht toch mede, dat Noorse vaartuigen van hun regering een bijkomend kontingent te vangen makreel kregen in dit gebied van 4 duizend ton. Hiermede kon dan terzelfdertijd de juistheid van de Russische versie nagegaan worden. Ook voor de Russen zou het een verrassing geweest zijn.

X X X

Door Russische en Noorse overbevissing op de kabeljauw in het hoge Noorden, waar een bilaterale overeenkomst een gezamenlijke kabeljauwvisserij voor Ruslanid en Noorwegen voor een kwotum van 350 duizend ton voorzag, zal dit kwotum, volgens de voor handen liggende aanvoercijfers, liefst met 45 % overschreden worden ! Rusland wijt dit vooral aan Noorse overbevissing en heeft in die zin een protestnota laten geworden aan de Sovjet-Noorse Visserijkommissie.

Ierland

Volgens de uitgever van de „Irish Skipper" die een bezoek bracht aan Bremershaven, is deze haven de best bestuurde visserijhaven met achter zich één van de beste vismarkten ter wereld. Bremershaven als visserijhaven geeft werk aan duizenden mensen.

Peru

Van de 1,5 miljoen ton vis die Peru in het eerste half jaar aanvoerde, ging meer dan 1 miljoen naar de vismeelfabrieken, waaronder 700 duizend ton ansjovis. Dit visje wordt trouwens hoofdzakelijk voor vismeel gevangen. Niettegenstaande de verwerking van 1 miljoen ton voor vismeel, is de vismeelstock in Peru toch gedaald van 180 duizend ton begin dit jaar tot 120 duizend ton op dit ogenblik, dit dank zij een stijgende vraag op de wereldmarkt.

Kenia

De Kenia Fishing Industrie die de visserij voor de kusten van Kenia bedreef en gehouden werd door twee Japanse maatschappijen, werd door de Keniase regering overgenomen. Deze was inderdaad niet te spreken over het feit, dat de Japanners volledig tekort kwamen in een opleiding van Keniase vissers en met de andere hulp en bijstand die de regering had verwacht niet over de brug kwamen.

VRAGEN EN ANTWOORDEN VAN LEZERS

Voortaan zal ons blad trachten alle vragen te beantwoorden die lezers ons stellen in verband met wetten en alle nuttige bescheiden welke onze lezers kunnen van nut zijn.

— o —

VRAAG

Mijn zuster is overleden. Ingevolge haar testament gaat haar erfenis naar mijn drie kinderen, maar het vruchtgebruik voor mij zolang ik leef.

Wat mag ik als vruchtgebruiker doen en wat niet ?

Er zijn volgende zaken in de erfenis :

1) een huis
2) een aantal aandelen en obligaties
3) een som baar geld.

ANTWOORD

Vooreerst moet U als vruchtgebruiker inventaris laten opmaken en borg stellen, tenzij het testament U van deze laatste verplichting zou hebben ontslagen.

Voor uw verdere rechten en plichten moeten wij volgend onderscheid maken :

1) Het huis. Hiervan kunt U volledig genieten zoals een eigenaar, maar er niet over beschikken. U kunt het dus zelf bewonen, of verhuren (niet voor meer dan 9 jaar), zelfs gratis laten bewonen door wie U wil.
   Anderzijds zijt U verplicht het te onderhouden en de belastingen en lasten te dragen.
2) De aandelen en obligaties.
   Hier hebt U recht op de opbrengsten (coupons), maar U moogt ze niet verkopen.
   Wanneer de obligaties op het einde van hun looptijd komen en uitbetaald worden, moogt U het kapitaal ontvangen.
   Bij het einde van het vruchtgebruik moeten de blote eigenaars dezelfde aandelen en obligaties terugvinden, of, voor deze die intussen uitbetaald zijn, het nominaal bedrag in geld.
3) De som in baar geld.
   U moogt deze geldsom in ontvangst nemen en er over beschikken naar goeddunken. Maar bij het einde van het vruchtgebruik moeten de blote eigenaars eenzelfde som ontvangen van U of uw erfgenamen.

° Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen.

VRAAG

Ik ben weduwnaar met twee kinderen. Onlangs zijn de ouders van mijn echtgenote gestorven. Hun huis werd verkocht op het vredegerecht. Mijn kinderen hebben recht op een/vierde van de verkoopprijs. Aan wie zullen deze sommen gegeven worden, hoe en wanneer ? (N.B. mijn kinderen zijn 18 en 15 jaar oud).

ANTWOORD

Zoals de verkoop, moet ook de verdeling van de gelden waar minderjarigen bij betrokken zijn, gebeuren voor de vrederechter. De notaris die de verkoop heeft gehouden zal daartoe alle betrokkenen oproepen zodra de kopers betaald hebben. Uw minderjarige kinderen zullen hierbij vertegenwoordigd worden door U als voogd, en door de toeziende voogd (die ook reeds bij de verkoop heeft moeten optreden).

De vrederechter moet waken over de plaatsing van het aandeel van de minderjarigen. Dikwijls bepaalt het vonnis, dat de verkoop toelaat, wat met dit aandeel moet gebeuren. Zoniet wordt dit geplaatst in akkoord met de vrederechter. Meestal gebeurt dit op een termijnrekening bij een spaarkas of inrichting die alle waarborgen biedt, ofwel door aankoop van obligaties die worden ingeschreven op naam. De interesten van deze rekening of, obligaties kunt U als voogd ontvangen, maar het kapitaal blijft onbeschikbaar tot de meerderjarigheid of ontvoogding van de gerechtigde, behoudens toelating tot afhalen gegeven door de vrederechter.

° Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen.

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

DE SPINKRAB BIJZONDER GEWILD IN SPANJE EN FRANKRIJK

In België hoort men zelden van de spinkrab en de weinige de men binnen brengt, vinden moeilijk of praktisch geen afzet. In feite is de spinkrab slechts in Spanje en Frankrijk naar waarde geschat en bestaat er in die landen een grote vraag en een grote afzet.

Waar de gewone krab de stenen- en rotsbodem opzoekt, treft men de spinkrab op zandachtige bodem aan en in ondiep water. Slechts in de winter zoekt deze krab meer diepere wateren op.

Sinds enkele tijd is er nu ook in bepaalde kuststreken van Engeland een markt aan het groeien voor de spinkrab, hoofdzakelijk voor de uitvoer naar Frankrijk en Spanje.

In bepaalde kuststreken onder meer van Ierland, in de Tralee Bay en rond Kerry Head vindt men hoge koncentraties aan spinkrabben.

Over het algemeen wordt de spinkrab niet geliefd door de visser en vooral door de lijnenvisser omdat zij het aas aanvreten. Velen aanzien deze veelpoter dan ook als een pest.

Nu schijnt ook in Ierland een afzetmarkt op gang te komen voor deze krab, ook al voor de uitvoer naar Frankrijk en Spanje.

De spinkrab is echter een teer beest en zeker niet zo gehard als de gewone krab. Enkele uren uit het water of in de zon zijn voldoende om de krab te doen stikken.

Nu is het zo, dat de afnemers van de spinkrab deze levend wensen aan te kopen. Vandaar ook dat men er een bijzondere zorg dient voor te dragen, tot het levend houden in zeetanks, het over boord houden in netten, of het bewaren in frisse korven van de meestal kleinere kustboten die zich aan de spinkrabvisserij gelegen laten.

In Groot-Brittannië heeft zich in de laatste vijf jaren een aanzienlijke markt in de spinkrab ontwikkeld, vooral via de boten die met potten vissen. Aldus kwam men in 1979 reeds aan bijna 2 duizend ton voor een waarde van 5,3 miljoen B. fr.. Intussen is zowel de aanvoer als de marktwaarde in de laatste paar jaar gevoelig opgelopen. De grootste vangsten gebeuren in de maanden juni, juli en augustus. Gezien dit jaar de temperatuur van het water lange tijd aan de lage kant bleef met een koude juni en juli, is de krabbenvangst in deze maanden eerder tegen gevallen.

Spinkrabben zijn kommercieel afzetbaar vanaf 500 gr.. Diegenen die er verlekkerd op zijn vinden het fijner eten dan een gewone krab. Bepaalde vissers vinden het anderzijds een goede kuis van de zeebodem, zodat men er twee vliegen in één klap mede slaat.

EERSTE FRANSE VISFARM OP DE ZEEBODEM

Talrijk zijn de visfarms langs de Franse kust aan land zelf, maar thans heeft één, hiervoor speciaal opgerichte maatschappij, het voor het eerst gewaagd een visfarm op de zeebodem, één Km. uit de kust op te richten. Dit gebeurde te Port-Deuborgh te „Belle-Ile-en-Mer". Vier boeien op het water geven de ligging van de onderwatervisfarm aan, die een oppervlakte van één hectare beslaat. Op een twintigtal meter onder het wateroppervlak waar de regenboogforel gekweekt wordt in omheiningen hebben een omvang van 15 m. op 10 m. breed en 5 meter hoog. Ze worden vastgehouden door speciale ankering in de zeebodem en opengehouden door vlotters. De voeding gebeurt van op het land door een buis van één Km. lengte waardoor het eten, bij middel van een compressor tot in de omheiningen gestuwd wordt, waar het verdeeld en verspreid wordt door een draaikruis. Er is in de omheining een sas voorzien voor de duikers die men nodig heeft om toezicht te houden, vooral nu het nog om een experiment gaat. Volgens de ontwerper is het van groot belang, dat men de betrokken forel in haar natuurlijk element kan gaan kweken. Eveneens volgens dezelfde ontwerper is een onderwater visfarm leefbaar. Het is sinds maart dat een 12.500 kleine forel er leeft en sterfte is er, volgens de verslagen van de duikers-toezichters normaal. In elk geval sluit het de vele landzorgen uit, het verwateren, vernieuwen van water, uitgespreide voeding, onderhoud en kuisen van de visvijvers, het gevaar van pollutie, terwijl men voor de onderwater visfarm gebieden uitkiest die ver van stromen en afvallozingen liggen en bij voorkeur op de kust van kleine weinig bewoonde eilanden. In opdracht van het nieuw Frans ministerie van de Zee, werd reeds een ploeg marinebiologen en vorsers naar de nieuwe visfarm uitgestuurd die er hun bevindingen kwamen opdoen en zelfs in duikerspak een kijkje onder water namen. Deze marinebiologen zijn op het eerste zicht wel aangenaam verrast, maar toch wensen zij de resultaten af te wachten en maken vooral voorbehoud voor het feit, dat men onder water moeilijk ziekten kan opsporen en zo deze zich manifesteren men dit te laat gewaar wordt en dan voor de katastrofe staat. Men wacht dus gereserveerd af. Dit doet echter niets af aan het entoesiasme van de ontwerper en zijn medewerkers. Ondertussen noteerde men reeds een order aan de betrokken maatschappij voor het leveren van éénzelfde installatie aan een visserskoöperatieve van het Lémanmeer in de „Haute-Savoie".

SPAANSE VISSERS DREIGEN MET MAATREGELEN NA UITPUTTING VAN HUN EEG-VISKONTINGENT

Volgens de verwachtingen zullen de Spaanse vissers die met een vergunning in de EEG-wateren vissen, toekomende maand door het hen toegekend kwotum heen zijn. Dit houdt natuurlijk in, dat zij vanaf dit ogenblik in de betrokken gebieden niet meer mogen vissen, minstens tot eind december. We laten daarbij in het midden — de weinig disciplinaire houding van de Spaanse visser kennende, — hoeveel zij reeds boven dit kwotum zitten door een onjuiste opgave van de door hen gevangen vis. Wat er ook van zij, hebben de Spaanse vissers nu reeds laten weten, zo zij niet mogen doorvissen, dat zij verweermaatregelen zullen nemen en minstens de, uit de EEG ingevoerde visprodukten aan de Spaanse grens zullen tegenhouden. Vroeger hebben de Spaanse vissers dergelijke bedreigingen reeds uitgevoerd, door ganse ladingen ingevoerde Franse vis op de weg uit te kappen. Ook nu zullen zij zeker de hand aan hun bedreigingen houden en de invoer beletten. We menen echter, dat de EEG zich aan deze chantage niet mag gelegen laten, zeker niet aan deze van de Spanjaard die op alle manieren de uitgevaardigde reglementen overtreedt, dit zowel wat de kwota betreft, als het vistuig, de vangtechniek en de beschermde gebieden.

Anderzijds heeft men in Spanje ook geprotesteerd tegen de manier waarop de Spaanse treiler de ‚Pattiuka" door Franse vedetten in verboden Franse wateren gestrikt en opgeleid werd. Volgens het Spaanse vissersyndikaat zouden de Fransen hun woord gegeven hebben, gezien het zwaar ongeval met een Spaanse matroos aan boord van de „Pattiuka" en de tussenkomst van een Spaanse helikopter deze van boord weg te halen, niet tussen te komen. Kort na de evakuatie van het slachtoffer werd de Spanjaard echter door drie Franse vedetten in vervolging genomen en naar Lorient opgebracht. Het is duidelijk dat de Fransen slechts een bestand aangeboden hadden voor de duur van de evakuatie. We hebben in onze voorgaande uitgave hierover een uitvoerig rellaas gegeven. Dit zit ook de Spanjaarden zeer dwars.

Ondertussen werd aan de bemanning van de „Patiuka" de toelating verleend met hun vaartuig terug naar Gijon, hun thuishaven te varen. De betrokken schipper-reder moet echter te Lorient blijven in afwachting van zijn verschijnen voor de rechtbank, waar hem onder meer ook de rekening zal gepresenteerd worden voor het rammen, bij een vorige achtervolging, van een Franse vedette die voor één miljoen B. fr. schade opliep. De stukken die men uit de motor weggenomen had om een heimelijk verlaten van Lorient te voorkomen, werden voor deze gelegenheid terug bezorgd, maar het vistuig werd aangeslagen. Ondertussen werden de Spaanse vissers als helden in hun thuishaven ontvangen. Na vijf ontsnappingen liep het de 6e maal mis, maar we betwijfelen het toch of men niet zal herbeginnen.

En zeggen dat de Spanjaarden in de EEG willen opgenomen worden.

Hen kennende, zal het er in zake visserij, lief uitzien, zonder van de rest te spreken.

Over te nemen centrum Antwerpen — **Reuze VISHANDEL** in volle werking — na gemaakt fortuin — **Tel. 031/33.55.85** vóór 19 u. 's avonds. (8732V)

TANKS MET GEKOELD WATER HOUDEN DE KREEFTEN KALM

Op het eerste zich zou men zich kunnen afvragen waarom de kreeften kalm moeten gehouden worden. Dit heeft vooral betrekking op de ingevoerde Atlantische kreeft uit Noord-Amerika, die in gevangenschap heel agressief is. Normaal eten de kreeften in de vrije zee vooral garnaal, kleine krab, kleine mosselen enz... In gevangenschap echter worden het kanibalen, dat wil zeggen, dat ze hun soortgenoten opeten.

De kreeft uit onze streken is niet zo agressief alhoewel ze elkaar ook durven aanvallen wanneer zij op een te beperkte ruimte en te dicht op elkaar moeten leven. Daarom ook moet men hun nijpers onte binden met snoeren, elastieken, enz... Het is dus niet omdat ze gevaarlijk zijn voor de mens en deze zouden aanvallen met hun nijpers, maar om onderlinge slachterijen onder elkaar te vermijden.

Thans heeft men vastgesteld, dat deze agressiviteit praktisch totaal teloor gaat wanneer men de kreeft in gekoeld zeewater kan bewaren.

De juiste temperatuur hiervoor is rond de 6° C. Men gebruikt hiervoor zeewater dat men, door een pijpleiding uit zee trekt, wat de kustgebonden kreeftenvijvers betreft. Het zeewater gaat eerst in een grote vijver waar men dan het water een bepaalde tijd laat rusten zodat de medegevoerde sedimenten zouden kunnen zinken. Hierna wordt het klare en zuivere zeewater naar de speciaal ingerichte tanks geleid. Op de weg hiertoe wordt het water, dankzij een speciaal koelsysteem, op een temperatuur van 6 tot 8° C. gebracht waardoor de kreeft zijn vitaliteit en dus ook zijn vechtlust kwijt geraakt. Men hoeft de nijpers van de kreeften dus niet meer samen te binden en ze nemen ook het normaal voedsel tot zich.

De kreeft kan gewoonlijk 36 uur in leven blijven buiten zijn natuurlijk element, dit wanneer men hem in een koele vochtige omgeving houdt. Aldus overleeft de kreeft gemakkelijk het luchttransport uit Noord-Amerika en voornamelijk Canada tot het ogenblik, dat men deze in de vijvers kan plaatsen. Aldus worden elk jaar rond de 100 ton levende Atlantische kreeften uit Noord-Amerika met het vliegtuig naar Engeland overgevlogen. Deze kreeft is echter van mindere kwaliteit dan onze streekkreeft en omdat de Noord-Amerikaanse beterkoop aan de man gebracht werden, werden onze eigen kreeften hierdoor gevoelig gekonkurreerd. Ondertussen werden de invoerrechten op de Noord-Amerikaanse kreeft opgetrokken, zeer tot genoegen van vooral Ganda, Alaska en de Verenigde Staten, maar ten gerieve en tot genoegen van de Britse, Ierse en zelfs Noorse kreeftentelers die hierdoor terug een stuk van de verloren gegane Europese markt konden heroveren.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28.
8401 Bredene
Tel. (059) 32.16.76

REDERS,

Boze tongen „langs de kaai" beweren dat de lenzen van de door SCAP verkochte lantaarns over één tot twee jaar zouden vergelen en afgekeurd worden.
Van het door ons aangeboden merk zijn reeds meer dan 100.000 exemplaren verkocht over de hele wereld.
Deze lantaarns staan al meer dan tien jaar bloot aan de strengste weer- en watertesten, zoals enkel een groot bedrijf die kan uitvoeren. Na tien jaar onafgebroken aan de zwaartse proeven blootgesteld te zijn geweest zijn de lichtsterkte en de waterdichtheid van deze lantaarns nog steeds onveranderd !
Als bijkomende referentie kunnen wij nog vermelden dat het dak van het olympisch stadion van München uit hetzelfde Acrylmateriaal is vervaardigd als de lenzen van onze lantaarns. Het heeft na negen jaar nog niets van zijn lichtdoorlatend vermogen verloren !
Laat U dus niet beetnemen, nergens vindt U zo'n gunstige kwaliteit-prijsverhouding als bij

S.V. SCAP

Lantaarns op 24 V 1.300 F. inclusief lamp en attest Zeevaartpolitie.

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van 20.9.1981 tot 26-9-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Dockx :

— Dagelijks te 10u05 en te 14u50
— Dagelijks te 07u35, behalve op 20.9.1981
— Dagelijks te 19u45, behalve op 26.9.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 05u00, te 08u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00
— Dagelijks te 2u00, behalve op 20 en 21.9.1981
— Dagelijks te 23u00, behalve op 26.9.1981
— Op 20, 25 en 26.9.1981 bijkomende afvaart te 11u00
—naar Fo

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u45
— Dagelijks te 03u30 en te 05u15, behalve op 29.9.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 00u30, te 11u40, te 15u45 en te 19u10
— Op 20, 21, 25 en 26.9.1981 bijkomende afvaart te 10u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59
— Dagelijks te 03u00, behalve op 20.9.1981
— Dagelijks te 06u00, behalve op 20 en 21.9.1981
— Op 20, 25 en 26.9.1981 bijkomende afvaart te 15u00

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 19u00
— Dagelijks te 20u55 en te 22u45, behalve op 26.9.1981
— Op 26.9.1981 bijkomende afvaart te 23u45

UURTABEL DER OVERVAARTEN JETFOIL
(DRAAGVLEUGELBOOT)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 08u40, te 11u50, te 13u50 en te 19u45
— Op 20 en 21.9.1981 bijkomende afvaart te 16u40

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

— Dagelijks te 10u25, te 13u25, te 15u25 en te 21u05
— Op 20 en 21.9.1981 bijkomende afvaart te 18u00

Huwelijk in de visserijwereld te Heist

Heden vrijdag wordt te Heist het huwelijk ingezegend van de jonge heer Rudy Neyts, jongste zoon van mr. en mevr. Leopold Neyts-Vlietinck met mej. Sonia Bassens, dochter van de h. en mevr. Bassens Jozef-Savels.

Aan de ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen en vruchtbare vangsten.

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

OPLEIDINGS-KURSUS VOOR REDDER

De Provinciale Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten richt opnieuw een opleidingskursus voor redders in.

Deze kursus zal doorgaan in het Provinciaal Olympisch Zwembad te Brugge, het Provinciaal Zwembad te Kortrijk en het Stedelijk Zwembadcomplex te Oostende, in de loop van de maand oktober a.s. Na een opleiding over ongeveer 4 maanden wordt een examen afgenomen.

Aan de deelnemers, die slagen, wordt het Westvlaams Hoger Reddeersdiploma uitgereikt, dat toegang geeft voor de betrekkingen van redder aan het strand of in de zwembaden.

Inschrijvingen dienen vóór 10 oktober gericht aan het sekretariaat van de Commissie, 't Speelhof 39, te 8200 Brugge 2, alwaar ook alle gewenste inlichtingen kunnen bekomen worden.

JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN
1981 - 1982

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

Uit de inhoud :

— 200 INSTELLINGEN :

Officiële diensten (stadsbestuur - havenbedrijf - statsdiensten)
Consulaten en consulaire diensten
Spoorwegen
Economische, sociale en diverse beroepsfederaties en -groeperingen
Gemengde kamers van koophandel
Registratie en classificatie van schepen
Maritieme conferenties
U.S. port authorities in Europa

— 600 HANDELSONDERNEMINGEN :

Antwerpse maritieme en havenbedrijven
Luchtvaartmaatschappijen te Antwerpen vertegenwoordigd

— 3200 DIRECTIE- EN KADERLEDEN :

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

— DIVERSE INLICHTINGEN :

Statistieken goederenverkeer te Antwerpen
Feestdagenkalender voor de ganse wereld
Afstandstabel Antwerpen — belangrijkste wereldhavens
Voorziene getijtafel te Antwerpen
Officiële lijst van de Belgische zeeschepen
Statistieken en diversen betreffende de Belgische zeeschepen

Als losse bijlage omvat het Jaarboek de 4e bijgewerkte uitgave van de

ATLAS VAN DE HAVEN

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

Het Jaarboek is verkrijgbaar bij de UITGEVERIJ ANTWERPSE LLOYD, Eiermarkt 23 — 2000 Antwerpen tegen de prijs van F 716, BTW incl. (per post : België F 816 — Buitenland : F 892). De Atlas wordt ook los verkocht tegen F 220.

INDEX VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

XIXe Uitgave — 1981/1982

De INDEX VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN is een nieuwe aanwinst in de reeks naslagwerken die de UITGEVERIJ ANTWERPSE LLOYD publiceert ten gerieve van de transportsector in de Antwerpse haven en zijn internationaal hinterland. De INDEX kende tevoren 18 jaargangen bij de Uitgeverij Betz.

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

Op dezelfde basis volgen onder de hoofding „Technische en Administratieve Gegevens" o.a. de coördinaten van de bevoegde diensten van douane, havenbedrijf, NMBS, kranen en stadsmagazijnen.

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

15 x 22 cm. — 142 blz. — tweetalig (NL/F).

Verkrijgbaar bij de UITGEVERIJ ANTWERPSE LLOYD, Eiermarkt 23 — 2000 ANTW. Prijs : 318 F BTW incl. (per post : België F 384 — Buitenland F 428).

'n netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

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

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK VOOR AUGUSTUS 1981 – PERIODE 1979 - 1981 (1)

SOORTEN	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 Gewicht	1980 Waarde	1980 G.P.	1981 (2) Gewicht	1981 (2) Waarde	1981 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre visserij	36.502	1.112.200	30,47	75.238	2.082.296	24,96	125.398	3.147.226	25,10
andere schelvis	64.250	1.462.923	22,77	39.151	773.112	19,75	70.602	1.582.909	22,42
Kabeljauw verre visserij	53.303	1.733.690	32,53	4.517	175.490	33,71	35.118	1.242.046	38,22
andere kabeljauw	759.979	24.039.256	31,63	369.472	12.430.852	33,64	499.099	18.534.868	37,14
Koolvis	84.256	2.191.260	26,01	88.194	2.549.470	28,91	51.116	1.255.740	24,57
Wijting	152.670	2.792.804	18,29	137.930	2.796.270	20,27	135.421	2.933.833	21,66
Schol	333.515	9.838.042	29,50	284.884	7.614.045	26,73	430.010	13.723.170	31,91
Roggen	65.929	3.664.490	55,58	86.077	3.621.250	42,07	86.868	4.325.097	49,79
Noorse schelvis	63.745	2.335.390	36,64	95.552	2.688.986	28,14	200.768	6.475.423	32,25
Andere	246.922	11.299.528	45,76	237.358	10.513.005	44,29	398.621	20.324.284	66,04
TOTAAL :	1.861.071	60.469.583	32,49	1.418.373	45.244.776	31,90	2.033.041	73.644.590	36,22
b) Tong	89.597	20.524.851	229,08	97.657	24.625.122	252,16	111.321	29.716.051	266,94
TOTAAL DEMERSALE VIS :	1.950.668	80.994.434	41,52	1.516.030	69.869.898	46,09	2.144.362	103.360.641	48,20
2. PELAGISCHE VIS	1.699	32.000	18,83	1.720	18.230	10,60	1.160	17.240	14,86
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	160.630	10.543.678	65,64	121.259	11.259.788	92,86	107.578	11.270.233	104,76
Noorse kreeft	40.295	6.606.900	163,96	67.913	7.635.524	112,43	77.381	8.689.045	112,29
Overige	46.425	1.571.775	33,85	54.244	1.158.280	21,35	61.049	1.880.888	30,81
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD. :	247.350	18.722.353	75,69	243.416	20.053.592	82,38	246.008	21.840.166	88,78
ALGEMEEN TOTAAL :	2.199.717	99.748.787	45,35	1.761.166	89.941.720	51,07	2.391.530	125.218.047	52,35

1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgsche havens.
(2) voorlopige cijfers

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATIESTIEK OVER DE PERIODE 1979 - 1981 - JANUARI TOT EN MET AUGUSTUS

SOORTEN	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 (2) Gewicht	1980 (2) Waarde	1980 (2) G.P.	1981 (2) Gewicht	1981 (2) Waarde	1981 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre visserij	408.617	12.262.535	30,00	322.373	8.733.089	26,87	280.598	7.924.192	28,24
andere schelvis	243.074	6.275.092	25,81	273.936	7.025.902	25,95	388.067	9.568.160	24,65
Kabeljauw verre visserij	612.513	18.861.294	30,79	161.854	4.932.904	30,38	160.178	4.935.015	30,80
andere kabeljauw	6.485.823	193.343.265	29,81	4.829.044	147.205.436	30,50	5.650.665	173.310.214	30,67
Koolvis	377.407	9.233.054	24,42	278.039	7.735.495	27,82	246.311	6.109.298	24,80
Wijting	2.175.276	39.374.685	18,09	1.922.405	34.792.622	18,10	1.636.246	33.072.377	20,21
Schol	3.043.178	75.096.772	24,67	3.145.960	74.384.518	23,64	3.265.801	86 689.736	26,54
Roggen	958.719	35.343.228	36,86	777.513	34.948.985	44,95	804.535	39.024.891	48,50
Noorse schelvis	754.843	24.940.946	33,04	671.453	22.445.323	33,43	503.171	19.901.810	39,55
Andere	3.177.264	127.753.229	40,20	3.419.219	148.136.426	43,33	3.324.095	170.742.120	51,36
TOTAAL :	18.236.714	542.484.100	29,74	15.801.796	490.340.700	31,03	16.259.667	552.277.813	33,96
b) Tong	2.573.311	404.467.910	157,17	2.512.752	473.345.462	188,38	2.297.258	558.324.423	243,03
TOTAL DEMERSALE VIS :	20.810.025	946.952.010	45,50	18.314.548	963.686.162	52,62	18.556.925	1.110.602.236	59,84
2. PELAGISCHE VIS	16.347	230.157	14,07	541.174	7.997.213	14,74	3.744.342	344.485.268	92,00
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	391.625	36.619.476	93,50	512.187	50.141.957	97,90	414.782	45.827.552	110,48
Noorse kreeft	172.908	24.677.250	142,71	328.056	38.945.031	118,71	286.419	38.021.470	132,74
Overige	714.007	18.692.355	26,17	611.388	15.855.902	25,93	590.634	16.234.522	27,48
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	1.278.540	79.989.081	62,56	1.451.631	104.942.890	72,29	1.291.835	100.083.544	77,47
ALGEMEEN TOTAAL :	22.104.912	1.027.171.248	46,46	20.307.353	1.076.606.265	53,02	23.593.102	1.245.171.048	52,77

1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens
(2) voorlopige cijfers