

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 2 oktober - Nr. 35

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

Is de eis van de voorzitter van de Nederlandse Visserijfederatie voor overheidssteun gegrond ?

Een paar malen hebben wij in onze vorige uitgaven gewezen op de, laat het ons maar zeggen, te gewaagde lef vanwege bepaalde Nederlandse rederijen ter visserij, om aan overdreven en veel te zware nieuwbouw te gaan doen. Dit deden we onder meer ter gelegenheid van het in de vaart brengen van twee 71-meter treilers met daarbij nog verscheidene treilers van meer dan 30 tot 40 meter ! We herinneren onze Noorderburen in dit verband onder meer aan de uitsanering vanaf '76 van heel wat, toen nog recent gebouwde treilers, dit als gevolg van de invoering van het kwoteringstelsel en andere vangstbeperkingen, hetzij genomen door de EEG, hetzij genomen door Nederland zelf, zoals het toekennen van individuele vangstkontingenten, vergunningen, enz... Verder wezen wij eveneens op de onzekere toekomst en in de eerste plaats op een toenemende tendens in Groot-Brittannië om uit de EEG te treden, zoals dit onder meer reeds één der leidende verkiezingslogos van de Labour geworden is. Zo dit laatste zich mocht voordoen, dan kan de Nederlandse visserij, zowel als de onze en deze van de andere partners, aan de Britse deur gaan staan bedelen voor hun respektievelijke visserijen. Dan wordt het natuurlijk een ramp voor de rederijen, die te veel risikodragende investeringen deden.

Thans horen we uit Nederland een onverdacht geluid in diezelfde zin, namelijk van de heer Van den Bos, oud-gedeputeerde, voorzitter van de Federatie van Visserijverenigingen, die dit duidelijk stelde in zijn afscheidsrede op de jaarvergadering te Den Helder. Volgens de heer Van den Bos, zij de overheid op zo een kort mogelijke termijn met financiële steun over de brug moeten komen, wil de visserij nog een kans hebben om te overleven. Hij vergeleek onze huidige situatie met deze van de krisjaren van het jaar dertig en schilderde een somber beeld voor de toekomst van de Nederlandse visserij. Hierbij had hij het niet alleen over de steeds doorgaande stijging der brandstofprijzen, maar ook over de verdeling van de hoeveelheden vis die in EEG-verband mogen worden gevangen. Volgens de heer Van den Bos werd hierdoor het aandeel dat Nederland vroeger uit de EEG-watervat haalde met meer dan 25 % verminderd hetgeen de Nederlandse visserij in gevaar brengt voor de toekomst.

Vreemd voor ons blijft het echter dat, met dergelijke begrensde toekomstmogelijkheden, men te vergeefs uitkijkt naar een vermanende vinger kwestie van een mogelijk overuitrusting. Het is toch duidelijk, wanneer uitbatingsmogelijkheden door een steeds stijgende brandstofprijs en opgelegde beperkingen de visserijmogelijkheden in een eng keurslijf stoppen, men toch ook een waarschuwing zou mogen richten in verband met het groot risico die de nieuwbouw inhoudt, wanneer deze niet in vervanging komt van uit de vaart genomen oude schepen.

Met de nieuwe gesofistikeerde vangstechnieken en vistuig heeft men al de gelegenheid meer te vangen, maar wanneer we daarenboven vaststellen, dat er nog meer dan 40 schepen in bouw zijn en deze bijna alle de 40 m. benaderen of overschrijden, met motoren van 1.800 à 2.400 PK., dan stellen we ons als mensen uit het bedrijf toch de vraag hoe kunnen dergelijke vaartuigen, welke daarenboven 70 à 80 miljoen frank kosten, nog renderend vissen in acht nemend dat zeker de drie vierden van de kostprijs gebeurt met geleend geld van dure financiële instellingen of banken, die de uitbatingslasten met enorme rentelasten bezwaren.

Het investeren van honderden miljoenen in een, laat het ons maar zeggen, zo onzeker toekomstbedrijf, is toch een risico welke zeer groot is. Het verwondert ons dan ook zo'n taal te moeten horen van iemand die jarenlang het bedrijf kent, de toestand in de EEG eveneens en tevens weet dat de brandstofprijzen zoals ze nu zijn, dodend kunnen genoemd voor vaartuigen waarvan de motorkracht tot 1.500 en 2.500 PK. opgedreven werd. Wie eventjes een kleine berekening van de kostprijs maakt, vooraleer het avontuur van nieuwbouw in die zin aan te gaan, zou dat zeker moeten weten.

Anderzijds stelt zich toch ook de vraag waarom de Nederlandse verantwoordelijke autoriteiten dergelijke zware risico's inzake nieuwbouw goedkeuren en of ze dus zelf niet schuld dragen aan een OP DIT OGEN-BLIK onverantwoorde uitbreiding van de vloot, maar daarenboven van de bouw van schepen, die een normale renderende exploitatie zeker niet aankunnen.

In België heeft men het, in het kader van de E.E.G. toestand, de zware kosten bij nieuwbouw en vooral de brandstofprijzen, veel voorzigtiger aan boord gelegd.

De politiek van ons ministerie van Verkeerswezen is in de laatste jaren weliswaar vooruitstrevend maar blijft nuchter en verstandig. Waar in de laatste drie jaar hoogstens acht schepen per jaar nieuw gebouwd werden, verdween minstens evenveel aan tonnage van de oude vloot, van schepen die economisch geen haalbare uitbating meer aankunnen.

Het verwondert ons dan ook dat de voorzitter van de Nederlandse Visserijfederatie het daarover niet eens heeft in een algemene voorlichtingsvergadering, waar wij graag aan een openbaar debat zouden deelnemen om samen na te gaan, welke vergissingen en anderzijds ook gelukkige maatregelen in de laatste jaren, genomen werden en in welke richting het visserijbedrijf in de Beneluxlanden, zou moeten geleid worden.

In plaats van verder ondoordacht de bouw van steeds groter schepen en krachtiger motoren toe te laten, die alleen het financieel belang van banken en sommige financiële instellingen kunnen dienen, zou men beter de belangen beogen en behartigen van die kleine reders en visserijfamilies, die have en goed te pand stellen om, nadat ze gedurende tien jaar en meer op zee zullen hebben gesjouwd om dat kostelijk schip van 60 à 70 miljoen frank te amortiseren ten voordele van die kredietverlenende maatschappijen of banken, nog even arm of minder begoed er uit te zien komen, dan toen ze begonnen.

We menen dat dit op het ogenblik nog meer te overwegen is, dan op een onbezonnen wijze zoals thans aan onverantwoorde nieuwbouw voort te doen.

P. Vandenberghe.

FRANSE TREILER IN VOORBIJ STORMWEER VERGAAN

Moeilijke redding bemanning op één na

Een Franse stalen treiler met zes man aan boord is in het zware stormweder van verleden week over, vergaan. Vijf man konden zich na heel wat moeite via het reddingsvlot redden, de scheepsjongen die beneden in de keuken zat heeft men niet meer gezien.

De treiler de «Chamois», was vissende toen het immer slechter weder werd met windkracht elf.

Plots kwam het net vast te zitten en onmiddellijk probeerde de schipper-eigenaar, aan de hand van een paar manoeuvres die anders geen moeilijkheden veroorzaken, het net los te krijgen. Het schip ging echter met stuurboord op de golven liggen, die van uit de diepte tot de top 7 meter hoog waren. Met elke golf kreeg het schip meer en meer water aan boord. Men probeerde de remmen v.d. geblokkeerde lier los te krijgen, maar de matroos die dit karweitje diende op te knappen, zat op dit ogenblik reeds tot over de dijen in het water terwijl hij zelf met de over de reling lopende golven een gevecht diende aan te gaan om staande te blijven. Gezien altijd maar water bijkwam kon hij onmogelijk de sleutel vinden om de remmen te lossen. Kort hierop legde de treiler zich half op de zijde en op dit ogenblik werd het voor iedere opvarende duidelijk dat het schip verloren was. Men kon gelukkig het reddingsvlot langs de kant bakboord bereiken en in zee zetten.

Men stelde toen vast dat de scheepsjongen beneden gebleven was, maar men moest zelf voor zijn leven vechten en het was onmogelijk iets voor de redding van de 17-jarige jongen, die nog maar zes maand aan boord was, te ondernemen. Hij was beneden gebleven omdat de schipper zijn onmiddellijke hulp niet nodig had en slechts de volle matrozen aan dek geroepen had, toen de netten vastloegen. Anderzijds dacht de jongen zich waarschijnlijk veiliger beneden.

Het was trouwens met een grote dosis geluk dat de 4 matrozen en de schipper zich konden aan boord hijsen van het reddingsvlot. Een paar minuten nadien verdween de «Chamois» in de golven met aan boord de scheepsjongen. Na anderhalf uur in hun reddingsvlot heen en weer geslingerd te zijn, en al hun vuurpijlen afgeschoten te hebben, telkens zij in de verte de lichten van een vaartuig zagen, werden zij opgemerkt door een groot containerschip waar men aan boord nieuwsgierig geworden was over een rood licht dat, praktisch op de baren dreef. Het was het benigaals vuur dat de schipper in de reddingdinging aangestoken had. Men stak alle lichten aan aan boord van de container en toen zag men duidelijk de fosfoordragende omtreklijnen van het reddingsvlot die het

sterke licht van de aan boord ontstoken lichten weerkaatsten. Het was aldus duidelijk voor de kapitein van het containerschip dat men hier met schipbreukelingen te doen had. Dit schip de „Fort-Royal” schoof echter met haar vlucht van 20 knopen ver voorbij. Aan boord duurde het heel wat vooraleer men de vlucht uit het schip kon halen en aan 2 knopen per uur in achteruit varen in de richting van de rode lichtschijn op de golven en het van tijd tot tijd fosforescent oplichten van de dingy-omtrekken in het zoeklicht van de container. Voor dit schip was het een praktisch onmogelijke karwei om zich naderhand op de hoogte van het reddingsvlot te kunnen houden dat op de toppen en in de diepte der golven scheerde. Toch kon het vaartuig hierin slagen, terwijl het zich terzelfdertijd in de richting der golven legde om het reddingsvlot een meer kalme zee te geven. De „Fort-Royal” kon in dit stormweder zelf onmogelijk een reddingsloep laten zakken noch de dekdeuren openen en daarom waren de vissers, na het kunnen vastleggen van een lijn, verplicht een slingerende ladder op te klimmen van 15 meter hoog! Zijnde de hoogte van een gebouw met gelijkvloers en vijf verdiepingen en dit doorweekt, met zware liesbotten en regenjassen aan! In elk geval had men aan boord van de container een net gespannen onder de ladder en dit net telkens, samen met het klimmen van de vissers, mede omhoog gehaald, om, bij een eventuele val van de slingerende schipbreukelingen, deze in het net te kunnen opvangen. Gelukkig bereikten allen het bovendeck.

Wij zelf, hebben min of meer de details van deze redding weer gegeven omdat men zich, aan land eenvoudig niet kan voorstellen in welke helse voorwaarden de redding is gebeurd en wat de schipbreukelingen aan moed hebben moeten opbrengen en wat ze hebben meegemaakt. Met de „Fort-Royal” zijn de schipbreukelingen Le Havre binnen gelopen, nadat ze vooraf in de armen van de kapitein, officieren en bemanningsleden gevallen waren om hen voor hun grote inzet en moed te danken. Gans de bemanning van de „Fort-Royal” was aan dek om aan de redding mede te helpen of minstens te volgen.

Elkeen wilde minstens iets doen om de mannen aan de verschrikking te onttrekken.

In verband met de achtergebleven scheepsjongen die een neef is van de schipper-eigenaar, verontschuldigde deze laatste zich met er op te wijzen dat men eerst alle inzet nodig had om het schip te redden en dat alles in een vijftal minuten voorbij was. Ook begreep hij niet dat de scheepsjongen niet naar boven gekomen is.

EXPERIMENT MET SPECIALE BOEI IN VLISINGEN, STOPGEZET

In ons nummer van 7 augustus jl. publiceerden we een artikel omtrent de plaatsing van speciale boeien, die voortaan de lichtschepen zouden vervangen.

Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme taken (DGSM) te Vlissingen (ex-Rijksloodswezen) heeft het experiment met de ontwikkeling met de speciale boei ter vervanging van lichtschepen in de verre toekomst beëindigd.

In 1977 werd, in samenwerking tussen het Bureau Scheepsbouw van de Koninklijke Marine en de afdeling scheepsbouw van de Technische Hogeschool uit Delft, een superboei geconstrueerd die moest aantonen of eventueel in de toekomst lichtschepen vervangen kunnen worden door dergelijke constructies.

De resultaten van de uitgevoerde proefnemingen waren dermate teleurstellend, dat onlangs werd besloten deze te beëindigen.

Nadat de boei door DGSM was overgedragen aan de Dienst der

Domeinen in Goes is het gevaarte opgekocht door Sloopdienst en Bergingsbedrijf L. Polderman in Hansweert.

Nadat Polderman de boei een verbeurt zij hebben gegeven, zal het huisje, gemonteerd op het drijvende lichaam, uitgerust worden met installaties voor radiocontact, een aggregaat en accommodatie voor personen.

Indien zich in de nabije toekomst calamiteiten zullen voordoen op de Westerschelde of op het „Kanaal door Zuid Beveland”, wil Polderman het gevaarte gebruiken voor markering van een wrak of obstakel tot het moment dat dit is afgebakend door officiële betonnen. Daaropvolgend kan het geval dan worden gebruikt als basisschip t.b.v. het uitvoeren van duik- en andere werkzaamheden.

Mocht deze opzet slagen, dan zal het inzetten van deze boei t.b.v. bergings- en duikwerkzaamheden een nieuw facet vormen op de Westerschelde.

Staalraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Tel. (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Dumping van radioactief afval in zee

Door de h. Vanvelthoven, lid van het Belgisch Parlement werd in verband met het dumpen van radioactief afval in zee een vraag gesteld aan de Minister van Volksgezondheid waarop het betrokken departement geantwoord heeft.

We waarschuwen hier alleen maar dat bepaalde vragenstellers sommige zaken opblazen om in de belangstelling te komen en hierdoor een paniek zouden kunnen veroorzaken die door een veralgemening, de afzet van de visproducten veel meer zou kunnen schaden dan de realiteit het waard is. We vragen ons anderzijds af waarom de deskundigen van „Greenpeace“ het nooit hebben over de toepassing van antibiotica en kankerwekkende hormonen bij het opfokken van slachtvee. Voor absoluut misplaatste mededelingen, onder andere van de Belgische Boerenbond, die een mededeling in het licht gaf, dat gekontroleerde (?) toepassing van hormonen en antibiotica bij het opfokken van slachtvee zou moeten toegelaten worden, hebben zij geen oor noch protest over.

Alhoewel wij zelf volledig tegen

het dumpen van radioactief afval in zee zijn, wijzen wij er toch op, dat dit gebeurt in diepten gaande tot 4 duizend meter en de vis die wij verbruiken op dergelijke diepten niet kan leven. Er is evenmin gevaar dat de konsumptievis op dergelijke diepten wormen of ander zeegedierte als voedsel gaat opzoeken, zoals dat kan met vlees.

Dergelijke vragen van iemand die 1,5 miljoen frank loon ontvangt, kenschetst tot wat de politiek allemaal geleid heeft en waarmede de staatsambtenaars zich allemaal moeten bezig houden.

Hieronder volgen dan vragen en antwoord.

Vraag :

Volgens deskundigen van „Greenpeace“, komt radioactief afval dat in zee wordt gedumpt tenslotte weer terecht in het menselijk lichaam. Met radioactief afval besmette zeedieren, zoals sponzen en wormen, dienen als voedsel voor dieren, die op hun beurt door mensen geconsumeerd worden, aldus de Amerikaanse zeebioloog William

Jackson Davis tijdens het kroonbezoek dat de milieuorganisatie „Greenpeace“ heeft aangespannen tegen de Nederlandse Staat.

Volgens een andere deskundige, de Engelse medicus Alice Steward, zou het eten van dergelijke besmette vis kankerbevorderend zijn.

Naar aanleiding van deze verklaringen vernam ik graag :

1. of de Minister van Volksgezondheid deze verklaringen kan bijtreden;
2. zo ja, welke maatregelen hij naar aanleiding ervan, zal nemen;
3. hoeveel radioactief afval uit Belgische ondernemingen afkomstig reeds in de oceaan werd gestort tijdens de periode van 1975 tot heden ?

Antwoord :

In antwoord op de door het geacht Lid gestelde vragen heb ik de eer hem de volgende inlichtingen te verstrekken

De laag radioactieve afval, die bestemd is om in zee gestort te worden, is gekonditioneerd en ver-

pakt overeenkomstig de voorschriften die door internationale instellingen werden opgesteld (Agentschap voor Kernenergie van de O.E.S.O., Internationale Organisatie voor Atoomenergie).

Verscheidene internationale groepen van deskundigen hebben de radiologische gevolgen van het storten van dit soort afval geëvalueerd. Daarbij werd rekening gehouden met de karakteristieken van de radioactieve stoffen, onder meer hun halfwaardetijd, met de fysische en chemische karakteristieken van het water van de oceaan, met de potentiële overdrachtswegen tussen de zeebodem en de mens.

De evaluaties besluiten dat de supplementaire stralingsdosis, die te wijten is aan de vroegere en huidige stortingen, kleiner is dan de schommelingen van de natuurlijke stralingsachtergrond.

Sedert 1975 werd 12.300 ton gekonditioneerd afval afkomstig van Belgische installaties in zee gestort :

- 2.002 ton in 1975;
- 2.243 ton in 1976;
- 3.671 ton in 1978;
- 872 ton in 1979;
- 3.512 ton in 1980.

Het is voorzien om 4.450 ton te storten in 1981.

Schadegevallen in de zeevisserij

— Bij het winden van de netten aan boord van de N.15 «De Kottens» kwam de kantierol aan stuurboord vast te zitten. Bij nazicht bleek dat de kogellagers gebroken waren. Besloten werd de visserij te staken en naar Milford te varen voor herstelling. Terug op de visserij werd vastgesteld dat er zich rook had ontwikkeld in de motorkamer, afkomstig van vonken die uit de hoofdynamo kwamen. Onmiddellijk werd de dynamo ontkoppeld van de aandrijfriem. Er werd geen brandschade vastgesteld.

— On de visgronden werd de Z.40 aangevaren door de Z.533; dat gebeurde toen de laatstvernoemde treiler afdreef. Beide treilers liepen lichte schade op.

— Tijdens de visserij werd aan boord van de Z.84 «De Klauwaert» een hevige klop gehoord. De motor werd op slow gezet maar er kon niets abnormaals vastgesteld worden. Ook niet toen het vaartuig nadien op de slipway werd geplaatst voor nazicht van de straalbuis.

— De netten van de O.100 «Emilie» kwamen tijdens het vissen vast te zitten in het zand. Toen men probeerde de netten vrij te krijgen hoorde men een abnormaal geluid in de topas. Het bleek dat de kogellagers gebroken waren.

— Toen men aan boord van de O.150 «Volendam» pas de visserij had aangevangen sprong een veiligheidsvlies van de motor, aanduidende dat de motortemperatuur te hoog opliep. Gezien herstellen on-

mogelijk was werd de sleephulp van de SS/Zeetijger ingeroepen.

— Tijdens het verhalen in de Zeebrugse haven kwam de Z.189 «Shamrock» vast te zitten. Gezien vlot komen niet mogelijk was werd de assistentie van de sleepboot «Sea Lion» ingeroepen die het vissersvaartuig zonder problemen los kreeg. Op de slipway werd vastgesteld dat de toppen van de vier schroefbladen beschadigd waren.

— Op de visgronden werd aan boord van de Z.209 «Onedin» vastgesteld dat de temperatuur van de motor abnormaal opliep. Bij nazicht bleek dat zich een tros op de schroef had vastgezet. Op de slipway werd tevens vastgesteld dat een schroefblad beschadigd was.

— Aan boord van de Z.431 «Judith» brak tijdens het binnenhalen van de stuurboordboel de kop van

de vislier; dat gebeurde vermoedelijk door een te zware kuil. Men slaagde er toch in weer vrij te komen.

— In de Zeebrugse vissershaven werd de gemeente Z.437 aan stuurboordzijde aangevaren door de Z.472. Hierbij liep eerstvernoemd vaartuig lichte averij op aan de voorsteven.

— Tijdens het verhalen van de Z.509 kwam dit vaartuig in aanvaring met de Z.512 waardoor laatstvernoemd vaartuig averij opliep aan de luchtkoker.

— Tijdens de visserij kreeg de N.720 «André-Jeanine» een stuk nylondraad in de schroef. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten zodat men de sleephulp diende in te roepen van de N.723. De opsleping verliep zonder problemen naar de haven van Nieuwpoort.

Mosseltje-trek te Nieuwpoort één jaar uitgesteld

De hoofdinspecteur-directeur van Bruggen en Wegen, Ir. Verslype, heeft het stadsbestuur in kennis gesteld dat er nog geen noemenswaardige verbetering waar te nemen is in het mosselbestand in de haven en aanhorigheden te Nieuwpoort. Nog altijd zijn er al te weinig volgroeide mosselen en velen onder hen sterven zelfs af. Bijgevolg wordt het trekverbod met één jaar verlengd. Dus wachten tot 1 oktober 1982 alvorens mosselen te plukken te Nieuwpoort, indien de maatregel ook dan weer niet verlengd wordt.

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

BARCO



pvba **CAZAUX** **JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

Aankoop van tweedehandse vaartuigen

KREDIETVOORWAARDEN

Door de h. Kuyper, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, werd aan de h. Minister van Verkeerswezen een vraag gesteld in verband met de aankoop van tweedehandse vaartuigen. Aan de vraag en aan het antwoord zal duidelijk blijken dat de heren van het parlement niet altijd goed op de hoogte zijn van de redenen waarom de wetten bepaalde beperkende clausules voorzien en zich te gemakkelijk laten leiden door vooringenomenheid of door gebrek aan kennis ter zake. Hieronder volgen dan vraag en antwoord :

Vraag :

Naar wij vernemen, kan op dit ogenblik bij aankoop van een tweedehandsvaartuig geen beroep gedaan worden op enig scheepskrediet. Daardoor hebben jonge vissers en reders geen andere keuze dan uit te zien naar een vaartuig in het buitenland, aangezien zij bij aankoop daar wel beroep kunnen doen op een goedkoop scheepskrediet.

Het is duidelijk dat dus de jongeren gelijke kansen moeten krijgen om zich tegen gunstige voorwaarden een vaartuig aan te schaffen in eigen land. Dat zou zowel de reders als de eigen scheepsbouw ten goede komen.

Antwoord :

Luidens de bepalingen van de wet van 23 augustus 1948 inzake het scheepskrediet kunnen enkel voorschotten verleend worden voor :

- de oprichting van nieuwe rederijen;
- de vernieuwing of de uitbreiding van 's lands maritieme uitrusting.

Het is dus de wetgever zelf die heeft voorzien dat geen scheepskrediet kan toegestaan worden voor aankoop van tweedehandsvaartuigen in België, dit geldt zowel voor de koopvaardij als voor de visserij.

Eenzijds moet worden opgemerkt, dat het in de praktijk, bij de toepassing van de wet, de aankoop van schepen in het buitenland geenszins van een gunstregiem geniet. De kredietvoorwaarden bij aankoop van een schip zijn in een belangrijke mate ongunstiger dan diegene die worden toegestaan bij nieuwbouw. Geen krediet wordt nog verleend bij aankoop van schepen van meer dan 10 jaar oud.

Anderzijds staat dat op vrijwel alle Belgische visserij-schepen van minder dan 10 jaar oud nog een belangrijk krediet uitstaat en dat vrijwel steeds wordt aanvaard dat

bij verkoop onder Belgen de nieuwe eigenaar het aan zeer gunstige voorwaarden bestaande krediet overneemt. Bij de toepassing van de wet kan dus geenszins worden aangevoerd dat, voor zover het schepen van minder dan 10 jaar oud betreft, de eigendomsoverdracht zou bemoeilijkt worden. Een dergelijke toepassing sluit bovendien alle misbruiken uit, bijvoorbeeld het oprichten van maatschappijen met een andere juridische persoonlijkheid dan de verkoper, maar met dezelfde fysieke personen als werkelijke eigenaars.

Om die redenen lijkt het mij een wijziging van de wet van 23 augustus 1948 niet aangewezen.

NOTA DER REDAKTIE

Wij hebben het in deze aangelegenheden reeds verscheidene malen in ons blad gehad.

Het is een feit dat reders van wie het vaartuig geamortiseerd is en meer dan 15 à 20 jaar oud vaststellen dat er op het schip en vooral de motor veel sleet is en dat hun vaartuig economisch niet meer rendeerbaar is.

En wat gebeurt er ?

Men tracht het nog voor vele miljoenen in de handen te duwen van jonge schippers en motoristen, die het kapitaalje dat ze gespaard hebben er voor over hebben, het er aan verspelen omdat ze met een zieke of versleten motor te doen hebben, enz.

Zoals we reeds schreven, is de huidige politiek van het Zeewezen de goede met dien verstande dat opnieuw een goede slooppremie voldoende zou zijn om de nieuwbouw te stimuleren en geen jongeren in de miserie te steken door aankoop van volledig afgeschreven en versleten vaartuigen.

N.575 „FRANCINE” VANGT JUFFERBLOK IN DE NETTEN

Tijdens de jongste reis heeft de N.575 «Francine» van reder Charles Beuckels een «jufferblok» in de netten gekregen. Die merkwaardige vangst gebeurde in de omgeving van de boei van de Berges Bank. Het gaat om een jufferblok van grote afmetingen, voortkomende van een driemastzeilschip. Eigenaardig genoeg zat het touwwerk nog in de gaten van de blok geperst. Die jufferblok, die op de markt van woensdag werd aangevoerd, werd door bemiddeling van gewezen vismijnbestuurder Jef Verbanck overgemaakt aan het Nationaal Vissersmuseum te Oostduinkerke dat hiermee een nieuw merkwaardig stuk aan het reeds uitgebreid gamma bezienswaardigheden kan toevoegen.

De jufferblok, vervaardigd in zeer hard hout, had een doormeter van ongeveer 30 cm en een dikte van 20 cm. Een jufferblok is geen blok met wielen of schuiven maar een broodvormig stuk met drie gaten. Dergelijk blok is vastgehecht aan de staande wand die de masten strak moet houden en die, door een verbinding van touwwerk, doorloopt naar dergelijk blok dat aan de zijwand van het schip is vast gemaakt. Volgens gegevens van oude vissers zou er in de buurt van De Panne, nu al ruim tachtig jaar geleden, een grote driemaster gezonken zijn. Volgens overleveringen hebben Duinkerke iduikers toen geprobeerd het vaartuig te naderen maar men durfde niet aan boord gaan omdat het vaartuig reeds te diep in het water lag. Die feiten zouden zich hebben voorgedaan in de buurt van de in de volksmond genoemde «Koeput», vlakbij de Ruytingen.

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

● 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)

De beveiliging van mensenlevens op zee

De beveiliging van mensenlevens op zee maakt de jongste jaren een onderwerp uit waaraan heel wat aandacht en studie gewijd wordt. In het kader van een tentoonstelling n.a.v. de tweede drijvende bootexpo van 3 tot 11 oktober e.k. wordt ook een aktie gericht op de veiligheid op zee. Door middel van films, besprekingen en reddingsdemonstraties op het water worden de bezoekers er attent op gemaakt dat de veiligheid op zee van primordiaal belang is. Het is dan ook noodzakelijk dat elke die op zee gaat voorgelicht wordt over duizend en een zaken die met de veiligheid van de zeevarenden iets te zien heeft.

Kapitein Van Eeckhoutte, die bestendig deskundige is bij het Komitee West-Vlaanderen voor de bevordering van de arbeid, heeft deze taak op zich genomen. De voorlichtingsvergaderingen telkens gevolgd door een demonstratie met opblaasbaar reddingsvlot grijpen plaats op zaterdag 3, zondag 4 en zondag 11 oktober e.k. De aanvang van de eerste film gebeurt om 14 u. in de filmzaal A van de tentoonstellingtent op de jandong aan de Novus Portus te Nieuwpoort.

Bovendien zullen in de tentoonstellingszaal doorlopend dia's vertoond worden over het gebruik van een reddingsvlot.

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 contact met Guido Devolder 't Schuurke. Tel. (059) 32 36 03

(10885N)

Tienjarig bestaan van Ocean Containerterminal Zeebrugge gevierd

Dit jaar naar de 100.000 TEU's ?

Naar aanleiding van het tienjarig bestaan van de Oceaan Containerterminal Zeebrugge hadden de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen — M.B.Z. — en de «Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats», onlangs een dag georganiseerd waarop ca. 300 genodigden de gelegenheid geboden werd de jubilerende instelling eens nader te bezoeken en tevens aansluitend een kort bezoek aan de uitbreidingswerken voor de Zeebrugge haven te brengen.

Het zwaartepunt van de dag lag vanzelfsprekend op de terminal waar de genodigden in het administratiegebouw aan de New Yorklaan verwelkomd werden door de h. Varendonck, directeur-generaal van de B.E.V. der Ferry-Boats. Het was deze die ook het welkomstwoord uitsprak in het tot een mooie ontvangstaal omgetoverde magazijn. De h. D. Varendonck dankte terzelfdertijd ook het personeel van de O.C.Z. voor de voortdurende inzet en onderstreepte het gelukkig toeval van de aanwezigheid aan de kade van liefst twee containerschepen van de 3e generatie, het CMB-schip «Ortelius» en de SAFCON-schip «Waterberg».

Hij verleende dan het woord aan MBZ voorzitter Traen. Tien jaar geleden deed Zeebrugge zijn werkelijke «take-off», toen de nieuwe «Ocean Containerterminal Zeebrugge» (de O.C.Z.) ingewijd werd, aldus de h. Traen.

Ik herinner mij nog heel duidelijk deze late avond van 3 juni 1971 toen wij op de kaai de aankomst gadesloegen van de «Moreton Bay» het eerste grote containerschip dat de haven aandeed.

Vanaf deze datum kon Zeebrugge zijn oude ambitie werkelijkheid zien worden: een haven voor transoceanische diensten.

De eerste diepzeecontainerdienst kwam tot stand op Australië en Nieuw-Zeeland. Thans tellen wij 4 of 5 diensten op deze bestemming. Jaar na jaar zijn andere lijnen erbij gekomen: op de Westkust van Noord-Amerika; op Zuid-Afrika; op de havens van de Caraïbische Zee; op West-Afrika; op de Perzische Golf; op India en Pakistan; op Zuid-Amerika...

Het welslagen is niet vanzelf gekomen.

Een kleine, maar actieve en gemotiveerde havengemeenschap heeft zich daarvoor met hart en ziel ingezet: de behandelingsmaatschappij der «Ferry Boats», de agentschappen, expediteurs en vervoerders, bedienenden en werknemers, het Loodswezen, Douane en Zeevaartpolitie, het Havenbestuur, de Departementen van Openbare

Werken en van Verkeerswezen.

Wat nu meer in het bijzonder de ontwikkelingen van de laatste maanden betreft vervolgde de h. Traen, mogen wij tot onze vreugde een sterke stijging van het aantal bij OCZ behandelde containers vaststellen. Voor de voorbije acht maand bedraagt deze stijging van het aantal behandelde containers er méér dan 33 % ten opzichte van het aantal in de overeenkomstige periode van 1980. (57.634 boxes voor januari-augustus 1981 - 44.342 voor overeenkomstige periode 1980). De O.C.Z. behandelt thans praktisch evenveel containers als de «Shortsea Containerterminal».

De h. Traen stapte dan over op een ander kapittel. Zeebrugge zo zei hij is de Belgische illustratie van de grondige veranderingen die zich op de maritieme scène hebben voorgedaan: een containerhaven op de kust. Het completeert de wijde waaier van kaaien en dokken die in België voorhanden zijn. Het maakt het Belgische havenarsenaal echt polyvalent. Het waarborgt de toekomst van de Belgische haven-economie.

Wij hebben redenen tot gematigd optimisme, ook in deze moeilijke tijden.

He'laas, wij voelen ook bepaalde bedreigingen.

Het protectionisme steekt overal de kop op:

— in eigen land: waar de communautaire opstellingen soms overtroffen worden door havenruzieën en naijver;

— internationaal: ook in Europees verband, waar sommige regeringen niet alleen door voorkeurtarieven, maar blijkbaar ook door het scheppen van een bepaald politieke druk, proberen klanten en producten te winnen of te herwinnen voor een eigen kleine haven.

Zover gaat het nieuwe nationalisme dat men spreekt van «afgewende» trafieken.

Is dat de geest van de Europese éénmaking? zo vroeg de h. Traen zich met een duidelijke verwijzing naar sommige ontwikkelingen in de Franse scheepvaartpolitiek af.

Hij schatste vervolgens de groeiende transitiefunctie van de Belgische havens. In 1970 bedroeg het aandeel van de doorvoer in de uitgaande lading voor de Belgische havens samen 32 %. In 1979, over de recessiejaren heen, was dit aandeel gestegen tot 42 %.

Ook dit gegeven steunt ons om redelijk optimist te zijn, hoewel optimisme vandaag een eerder zelfzaam geluid is.

Daarenboven hebben wij nog drie andere redenen:

— wij geloven dat de containerisering verder zal doorzetten;

— wij geloven in een verder schrijdende internationalisatie van de economieën van alle landen, ook met een trage groei van het bruto nationaal produkt;

en vooral vertrouwen wij erop dat een nieuwe wereldorde, een betere samenwerking tussen de industrielanden en de ontwikkelingslanden — vrucht van een dialoog tussen Noord en Zuid — de goederenstroom in hoge mate zal doen toenemen.

De h. Traen besloot de speech met woorden van dank aan personen en maatschappijen die in Zeebrugge en de Maatschappij der Ferry-Boats hun vertrouwen gesteld hebben, zoals de NMBS en de CMB.

Tweede spreker was de h. H. Verhulst, beheerder-directeur-generaal van Gylsen Stevedoring Company, namens CMB. Na afgevaardigd beheerder P. Pluys verontschuldigd te hebben onderstreepte spreker de diepgaande wijzigingen die zich in het voorbije decennium in het maritiem vervoer hebben volrokken.

Het invoeren van de container heeft toegelaten het zeevervoer en de daarmee gepaard gaande nevenactiviteiten, in sterke mate te rationaliseren.

Zulks heeft vanzelfsprekend ook sterk zijn stempel gedrukt op de havenactiviteiten.

C.M.B. heeft van bij de aanvang op deze nieuwe technologie ingespeeld.

In 1966 zijn de eerste containers aan boord gezet met bestemming New-York en het proces heeft zich sindsdien aan een versneld tempo voltrokken.

De aanwezigheid hier vandaag van de «Ortelius» — in partnership met Deutsche Ost Afrika Linien gebouwd — is een sprekend bewijs van de inzet van C.M.B. op het gebied van de containerisatie.

Toen inderdaad, in de jaren '70, de Zuidafrikaanse regering zich uitsprak voor een verkeersinfrastructuur die stoelt op het spoorverkeer, was meteen de eerste stap gezet naar een volledige containerisatie van Zuid-Afrika's World Wide Trades.

De vloot, die Europa moest bedienen, zou bestaan uit 10 containerschepen van de 3e generatie, d.i. 2.450 TEU per schip en 3 containerschepen met een capaciteit van 1.350 TEU.

In een later stadium werd beslist dat het 10e schip zou vervangen worden door 2 roll-on/roll-off's.

De drie kleine schepen zijn ingezet om het Middellandse Zeegebied te bedienen en oerlang zal moeten

worden voorzien in een 4e eenheid van hetzelfde type.

Van de 9 grote containerschepen die het noordwestelijk Europees continent en het Verenigd Koninkrijk bedienen, is er 1 dat op lange termijn is gecharterd en werd het 8e in juli 1981 geïntegreerd in de trafiek.

Het geheel van de vloot wordt geëxploiteerd door South African Europe Container Services, een consortium van verschillende rederijen, waarvan C.M.B. deel uitmaakt.

Sinds 1.7.1977 loopt deze gecontaineriseerde dienst Zeebrugge aan.

Enkele cijfers tonen ten volle aan in welke belangrijke mate de S.A.E.C.S.-containerdienst zich heeft ontwikkeld. Wanneer in de eerste helft van 1977 S.A.E.C.S. 24.000 volle TEU vervoerde, southbound en northbound samen, dan bedraagt dit volume in

1978	reeds 147.000 TEU
1979	reeds 200.000 TEU
1980	reeds 241.000 TEU

en voor de eerste helft van 1981: 126.000 TEU.

O.C.Z. heeft in deze ontwikkeling eveneens zijn aandeel zien stijgen; daar waar in de tweede helft van 1977, dus in de aanloopperiode, 11.713 containers werden behandeld, liep dit aantal op in 1980 tot 27.445 en voor de eerste helft van 1981 werden 25.858 containers gelost en geladen.

Men moet hierbij dan wel aanstippen dat, in dit laatste geval, een 8.000 containers bestemd waren voor, of afkomstig van, het Verenigd Koninkrijk.

De h. Verhulst besloot zijn tussenkomst met woorden van waardering aan de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats en de N.M.B.S. en de O.C.Z.

Als derde en laatste spreker beklom dan de h. E. Flachet, directeur-generaal van de NMBS het sprekgestoelte.

Na herinnerd te hebben aan het feit dat de NMBS weldra haar 150-jarig bestaan zal vieren wees spreker er op dat in Zeebrugge de eerste stap gezet werd in het domein van het eind tot eindvervoer door de deelname aan de treinferrydienst naar Engeland in 1924.

Recenter is er de spectaculaire opgang van de container als gestandaardiseerd drager van goederen.

(Uit De Lloyd nr. 505 van 30 september 1981).

(Vervolg toekomstige week)

MAIDENTRIP VOOR DE N.710 VAN AESAERT ALAIN

Aesaert Alain, een zeer joviale jongen die goed gekwoteerd is in visserijmidens heeft maandag 28-9 '81 voor de eerste maal met zijn N.710 „Tracy” op de Nieuwpoortse afslag geveild.

Alain heeft enige weken geleden de N.710 aangekocht om met dit vaartuig de westvisserij te bedrijven. Het vaartuig lüstert naar de welluidende naam Tracy. Het ceremonieel in Nieuwpoortse visserijmiddens wil dat een vooraf aangeduid lot het eerst wordt verkocht en dat de koper daarvan tot pater van het vaartuig gelauwerd wordt.

Het uitgelezen koopje was een varia van 17 kg. (tarbot, staartvis, zonnevis en koningsvis) en werd tegen de prijs van 325 fr./kg. aan de h. Vanelverdinghe Michel toegevozen, die uitbater is van de alomgekende vishandel „La Renommée” gelegen langs de kaai te Nieuwpoort. Michel kreeg eveneens naar traditie vele klinkende zoenities vanwege de lieflijke echtgenote van de reder en dit tot groot lollet van de vele aanwezige toeschouwers, vissers en kopers.

De h. Bendels R., schepen der Visserij van Nieuwpoort, wenste de nieuwe reder en bemanning het beste voor de toekomst. Hij drukte de wens uit dat het voor Alain met zijn N.710 even vlot verlopen mag als voor de onlangs gehuldide Beuckels Charles, die het met zijn N.575 „Francine” heel uitstekend doet.

De N.710 „Tracy” is gebouwd in 1957 en meet 56,81 Brutoton, is uitgerust met een motor Caterpillar van 240 PK.

De bemanning is als volgt samengesteld : reder-eigenaar en schipper : Aesaert Alain; motorist : Hoornaert Roger; matroos: Wilfried Gonsaels; scheepsjongen : De-grootte Jean-Paul.

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

Verwachtingen

VRIJDAG 2 OKTOBER 1981
MONKEY BANK : O.134 (500 m. t.t.z. 300 schelvis en totten).
WEST : O.141 (100 m.).

MAANDAG 5 OKTOBER 1981
IJSLAND : O.129 (550 m. t.t.z. 40 kab.-gul., 220 kools, 150 kools, 150 schelvis, 80 rode zeebaars, 40 leng, 20 varia).
O.202 (620 m. t.t.z. 50 kab.-gul., 80 kools, 250 schelvis, 40 schotse schol, 70 rode zeebaars, 80 leng, 50 varia).
KANAAL : Z.499 — O.518 — O.83 — O.303.
WEST : O.26 — Z.583 — O.123 — O.206 — O.306 — Z.72 — N.597.

DINSDAG 6 OKTOBER 1981
WEST : O.118 — O.275 — N.45.

WOENSDAG 7 OKTOBER 1981
MONKEY BANK : O.285 (vermoedelijk).

in netten probleem?

BEL YMUIDEN STORES

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

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

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

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

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard
Zo zijn er :

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

(10951N)

REGELING VOOR SPANVISSERS IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Gezien het seizoen der spanvisserij zich aankondigt dienen voorzorgsmaatregelen getroffen te worden om aan alle vaartuigen de nodige meerruimte te verlenen.

Vaartuigen die wensen hun vangst te lossen dienen van 12 oktober 1981 af als volgt te meren :

- Het vaartuig dat het eerst de haven aandoet moet zich aan profiel Nr. 109 aanleggen, dit ter hoogte van de verkoopbeurt Nr. 24.
- Een rood fluorescerend merkteken duidt het begin der meerplaats aan.
- De volgende binnenkomende vaartuigen dienen te boegten en aan te leggen met het meertouw door de achterste galg.
- De schippers van ijzeren vaartuigen worden verzocht bij het manoeuvreren de nodige attentie te verlenen opdat de gemeerde houten vaartuigen niet zouden beschadigd worden.
- Van 12 oktober 1981 af zal de afslag aan de verkoopbeurt Nr. 24 aanvangen.

Britse minister hoopvol gestemd over mogelijkheid EEG-overeenkomst

Nadat op de laatste bijeenkomst van 29 en 30 september de EEG tot een bilaterale visserij-overeenkomst kwam met Canada, waardoor vooral de Westduitse diepzeevloot aan haar trekken komt, heeft de Britse minister voor Landbouw en Visserij, de h. Peter Walker zich hoopvol uitgelaten tegenover de verslaggevers in verband met het tot stand komen van een EEG-interne visserij-overeenkomst. Het is inderdaad sinds 1976 dat men te vergeefs naar een interne overeenkomst tussen de partnerlanden streeft. Nadat in Groot-Brittannië de konservatieven aan de macht kwamen twee jaar terug dacht men algemeen dat niets meer in de weg stond voor een visserij-overeenkomst tussen de toen nog negen lidstaten. Mevr. Thatcher, de ijzeren Lady bleek echter niet toegeeflijker dan de voorgaande regering en alle vergaderingen van de EEG-ministerraad bleken tevergeefs. Niettegenstaande de uitlatingen van de huidige Britse minister P. Walker zeer hoopvol stemmen, die onder meer liet uitschijnen dat men vóór het einde van het jaar tot een overeenkomst zou kunnen komen, willen we geen mosselen roepen vooraleer deze aan land zijn. We kennen zowel de harde positie van de Britten als van de andere lidstaten, in het bijzonder van Frankrijk, Nederland, Denemarken en West-Duitsland zodat het ons zou verbazen, dat zowel de Britten als de andere zijde bereid zouden zijn grote toegevingen te doen, daar de standpunten gevoelig uit elkaar liggen zodanig dat zelfs een kompromis dat halfweg ligt, praktisch voor geen en-

kel der partijen haalbaar is. We kijken dan ook benieuwd uit wat de aanleiding zou kunnen zijn die de Britse minister zo hoopvol doet stemmen.

Ondertussen kreeg de Britse minister enkele genoegdoeningen van de ministerraad, onder meer over een systeem van vergoeding voor de vis die wegens een te laag prijsaanbod in de afslag, uit de markt dient genomen te worden. Verder eveneens dat, wanneer dergelijke maatregel zich opdringt, onder andere bij een te grote eigen aanvoer, dat binnen de drie dagen maatregelen kunnen genomen worden tegen de invoer van goedkope vis uit derde landen van buiten de Gemeenschap. Er werd dus wel positief werk verricht en in gemeenzame verstandhouding bepaalde vooruitgang, zodat men nu ook hoopvoller gestemd is voor de toekomst en meer special voor de volgende vergadering van de ministerraad op 27 oktober.

Behalve de overeenkomst met Canada, werden ook de bilaterale overeenkomsten met de Faroer en Zweden door de ministerraad goedgekeurd. Anderzijds werd de Commissie door de ministerraad belast met het voorbereiden van onderhandelingen met verscheidene Afrikaanse landen die over een uitgestrekt en visrijk kustgebied beschikken.

De Britse minister was in het bijzonder tevreden over de regeling die de ineenstorting van de visprijzen moet voorkomen. Dit was inderdaad één der grote geschilpunten die in alle Britse vissershavens aan de orde van de dag was.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Zeer hoge prijzen voor ronde vissoorten, vooral voor kabeljauw waarvoor dinsdag tot 131 fr. het kg. betaald werd. Van invoer was kennelijk weinig spraak. Maandag en vrijdag telkens één IJslandse vangst op de markt met maandag nogal sterk gestegen prijzen tegenover vrijdag. De rode zeebaars vooral deed het toen beter en liep op tot 51 fr. het kg. Soorten als blauwe en witte leng, kabeljauw en schelvis kregen ook duidelijk hogere prijzen dan gewoonlijk. Voor de O.81 die maandag verkocht werd het aldus nog een „treffelijke” opbrengst van 2.262.467 fr.

Veel slecht weer op de IJslandse visgronden waardoor de O.317 zelfs een lange reis maakte. De vangst van 810 bennen werd vrijdag verkocht voor 1.325.884 fr. De beide vangsten bevatten vooral rode zeebaars en schelvis.

Van het kanaal is het momenteel niet veel zaaks. De vangsten zijn aan de kleine kant, de tongvangsten vooral. Die worden nog wel duur verkocht met uitzondering dan voor de kleine soorten die ruim 100 fr. goedkoper zijn dan de vijf grootste soorten. Zo kreeg bloktong tot 339 fr. en werd de voor/kleine sortering tegen 300 fr. het kg. verkocht. De kleine tong moest het doen met 205 tot 220 fr. en slips zakten naar 145 fr. De slips van de kustschepen liepen de volgende dagen weer op naar 165 fr. het kg.

Tarbot en griet waren in de markt weinig te zien, ook staart geraakte moeilijk in de afslag. De roggen waren redelijk duur, toch grote prijsverschillen door het kwaliteitsverschil. Tilten van de Noord haalden tot 65 fr., deze van het kanaal amper 45 fr. Enkele bennen keilrog noteerden tot 98 fr. het kg. Voor zonnevis werd tot 290 fr. het kg. betaald, de enkele bennen die er waren werden van de West gebracht.

De vangsten van de West waren overigens erg klein, ook hier waren de weersomstandigheden spellbreker. Voor wat gelost werd konden echter topprijzen bekomen worden. Vooral kabeljauw, gul en wijting waren meer dan duur. De nog schaarsere soorten als schol, koningsvis en pollak gingen eveneens aan hoge prijzen weg. Zo brachten de zowat 95 bennen die door de O.279 gelost werden nog 387.000 fr. op.

De Monkey Bankers hebben 't er zeker niet slecht afgebracht. Met vangsten van 350 en 500 bennen werden telkens opbrengsten gelukt van meer dan 800.000 fr. Waar de kleine totten van de ene vangst niet verkocht geraakten lag het gemiddelde daar een stuk lager dan bij de andere vangst. Schelvis kreeg dit keer tussen 43 en 65 fr. en pollak noteerde van 52 tot 80 fr. het kg. Zeewolf ging niet weg onder de 70 fr. terwijl voor steenschol tot 180 fr. betaald werd.

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1981

IJSLAND				
O.317	18	810	—	1.325.884
KANAAL				
N.36				594.863

MAANDAG 28 SEPTEMBER 1981

IJSLAND				
O.81	18	1025	—	2.262.467
KANAAL				
O.127	17	75	1535	642.062
O.369	17	190	300	502.647
WEST				
N.752	10	95	—	321.190
N.736	3	70	—	208.826
N.706	6	70	—	202.609
O.279	8	95	—	387.079
O.35	10	115	—	299.507
MONKEY BANK				
O.243	14	495	—	870.555
N.719	13	355	—	814.117
NOORD				
O.229	12	185	—	536.662

DINSDAG 29 SEPTEMBER 1981

WEST				
N.708	6	165	—	557.561

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1981

KANAAL			Tong	
O.168	18	180	1695	726.470
WEST				
N.709	9	225	—	684.504
N.3	6	185	—	567.770

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 23 SEPTEMBER 1981

					Kg. Bennis. Zee- Besom. tong vis dagen ming
WEST					
Z.519	500	80	7	361.470	
KANAAL					
Z.319	2400	300	12	1.283.921	
					1.645.391

DONDERDAG 24 SEPTEMBER 1981

NOORD				
Z.44	1500	250	13	1.058.060
KUST				
Z.507	800	50	12	460.540
Z.580	150	10	—	70.420
				1.589.020

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1981

WEST				
Z.12	800	40	4	217.840
Z.55	500	35	4	207.140
Z.43	1000	130	10	628.390
Z.161	2000	150	17	626.390
Z.321	600	15	13	391.388
Z.484	300	60	9	232.880
Z.596	1500	280	19	618.230
KANAAL				
Z.589	1200	160	19	636.698
KREEFTENPUT				
Z.181	—	145	9	484.400
KUST				
Z.512	400	20	4	230.980
				4.274.836

MAANDAG 28 SEPTEMBER 1981

KANAAL				
Z.200	1000	120	16	613.180
Z.42	1400	180	18	936.911
KREEFTENPUT				
Z.559	—	170	10	650.220
WEST				
Z.16	1400	230	12	1.680.950
				3.881.261

DINSDAG 29 SEPTEMBER 1981

KREEFTENPUT				
Z.510	—	180	10	628.255
KANAAL				
Z.162	2000	210	16	1.595.375
WEST				
Z.296	400	290	8	687.700
				2.910.630

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1981

NOORD				
Z.98	700	300	12	973.080
Z.92	300	340	10	837.200
Z.53	300	230	10	785.980
WEST				
Z.582	—	65	11	333.780
B.5	500	120	10	724.860
KANAAL				
Z.19	1800	290	16	1.190.620
KUST				
Z.55	150	7	1	61.160
				4.906.680

NIEUWPOORT

DONDERDAG 24 SEPTEMBER 1981

VIS		Kg.	Fr.
N.22	K	236	17.243
N.88	K	94	7.035
GARNAAL			
N.700			0.256

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1981

VIS		Kg.	Fr.
N.597		6.448	335.901
N.720		2.562	127.414
N.211		248	34.238
N.22		314	22.150
N.575		1.236	76.384
GARNAAL			
Nihil			

Twee vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Wegens de geringe aanvoer in andere havens werd voor de westvis een dure prijsnotering bekomen. Tong van de sortering nr. 1 à 5 kreeg 335 à 348 fr./kg. en kleine tong 144 à 150 fr./kg. Grote tarbot haalde 310 à 330 fr./kg., middenslag tarbot 180 à 210 fr./kg. en griet 206 à 230 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 80 tot 144 fr./kg., robaard aan 65 tot 80 fr./kg., rode soldaten aan 60 tot 85 fr./kg., zonnevis aan 260 tot 270 fr./kg. en koningsvis aan 110 tot 122 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 3.000 tot 3.250 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 2.650 tot 3.000 fr. de ben en visjes aan 1.000 tot 1.400 fr. de

ben. Kabeljauw werd tegen 4.000 à 4.250 fr. de ben geveild en gul tegen 2.750 à 3.250 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd de rekordwaarde van 3.040 fr. de ben genoteerd en voor de minigul 1.880 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2.800 à 2.900 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 2.250 à 2.600 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1.500 à 1.750 fr. de ben en kleine zandschar 900 tot 1.000 fr. de ben.

Grote interesse vanwege de handelaars en een goede prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt.

ZATERDAG 26 SEPTEMBER 1981

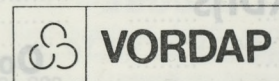
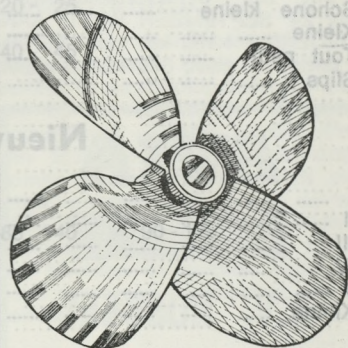
VIS	Kg.	Fr.
N.22	327	27.434
GARNAAL		
N.700	64	4.864
N.782	143	10.476

(vervolg op blz. 8)

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	28-9-1981
Grote schelvis	42,- - 58,-
Middelmatige schelvis	33,- - 41,-
Kleine schelvis	30,-
Kabeljauw	74,-
Gul	40,- - 56,40
Wijting	.....
Schaat	90,-
Zeebaars	30,- - 51,80
Leng	60,- - 68,-
Schartong	16,- - 32,-
Heilbot	231,- - 235,-
Koolvis	42,20
Hondstong	.....
Zeewolf groot	53,-
Staat	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	28-9-1981	29-9-1981	30-9-1981
Lappen	259 - 277	.....	233 - 234
Grote	309 - 327	.....	286 - 291
3/4	313 - 323	.....	308 - 324
Blok	322 - 339	.....	287 - 298
Voor-kleine	277 - 306	.....	277 - 282
Kleine	205 - 224	.....	189 - 190
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

	275 - 287	285 - 301	287 - 295
Grote	275 - 287	285 - 301	287 - 295
Blok	320 - 339	338 - 355	319 - 327
Fruit	336 - 369	362 - 386	346 - 350
Schone kleine	321 - 363	352 - 380	338 - 349
Kleine	241 - 255	250 - 268	221 - 250
Tout petit	183 - 188	188 - 191	160 - 172
Slips	138 - 247	141 - 161	138 - 145

Nieuwpoort

	270 - 274	.....	270 - 280
I	270 - 274	.....	270 - 280
II	320 - 324	.....	305 - 320
III	360 - 367	.....	370 - 380
IV	345 - 355	.....	360 - 375
V	334 - 342	.....	330 - 340
Kleine	150 - 162	.....	144 - 180

PLADIJS

Oostende

	28-9-1981	29-9-1981	30-9-1981
Grote	.....	.....	.....
Grote iek	55 - 64	.....	46 - 52
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	45 - 53	.....	29 - 36
Platjes	19 - 41	.....	19 - 37

Zeebrugge

	50 - 54	52 - 58	38 - 47
I	50 - 54	52 - 58	38 - 47
II	50 - 52	34 - 38	33 - 35
III	39 - 45	32 - 36	32 - 34
IV	20 - 29	20 - 27	20 - 23
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	40 - 46	.....	40 - 45
Grote pladijs	40 - 46	.....	40 - 45
Platjes	25 - 29	.....	25 - 35
Drielingen	20 - 35	.....	22 - 24
Moeien	.....	.....	.....

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	------	------

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-9	2	330	24.278			
25-9	5	10.808	596.087			
26-9	1	327	27.434			
28-9	8	20.549	1.352.448			
29-9	2	491	43.032			
30-9	5	2.084	190.514			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

24-9	1	56	5.256	92	96	
26-9	2	207	15.340	72	76	
28-9	1	176	14.728	88	90	
29-9	1	61	5.734	94	94	
30-9	1	76	6.802	82	92	

(Vervolg van blz. 7)

MAANDAG 28 SEPTEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.590	661	28.341
N.738	1.750	113.738
N.710	1.013	59.496
N.346	2.237	102.271
N.15	13.121	936.302
N.723	1.337	71.891
N.349	116	10.650
N.88	282	27.426

GARNAAL

N.176	176	17.061
-------	-----	--------

Een bokkenvisser, twee kustvaartuigen en vijf vaartuigen van de West losten samen 20.500 kg. vis op de maandagmarkt dit voor een totale waarde van 1.352.448 fr. Van deze globale aanvoer werd het leeuwenaandeel door de N.15 „De Kotters” opgeëist die met de aanvoer van 200 benen vis en 1.100 kg. tong de fraaie besomming van 936.302 fr. lukte.

Tong nr. 1 haalde 270 à 274 fr./kg. en tong nr. 2 320 à 324 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 360 à 367 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 345 à 355 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 334 à 342 fr./kg. en kleine tong 150 à 162 fr./kg.

Voor wat de aanvoer der variatie betreft werd nog steeds een mooie prijsnotering geboekt. Grote tarbot werd tegen 300 à 328 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 210 à 260 fr./kg. en griet tegen 140 à 224 fr./kg. Voor tongschar werd 85 à 140 fr./kg. genoteerd, voor staartvis 212 à 226 fr./kg., voor zonnevis 210 à 220 fr./kg. en voor koningsvis 125 à 145 fr./kg.

Grote pladijs boekte men aan 2.000 tot 2.300 fr. de ben, middenslag- of drieling platjes aan 1.250 tot 1.450 fr. de ben en visjes aan 1.000 tot 1.750 fr. de ben. De prijs der kabeljauw en gul kende een fikse stijging, zo werd voor de kabeljauw 5.000 à 5.400 fr. de ben betaald en voor gul 3.500 à 4.300 fr. de ben. Rog die in geringe mate werd aangevoerd kende eveneens een goede prijsnotering. Moerrog bekam 3.500 à 4.000 fr. de ben, tijten 3.500 à 3.750 fr. de ben en scherpstaarten 3.600 à 3.700 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2.800 à 3.000 fr. de ben en kleine wijting 2.000 à 2.100 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 1.400 tot 1.500 fr. de ben geboekt en kleine zandschar aan 850 tot 950 fr. de ben.

Zeehond kocht men tegen 2.000 à 2.200 fr. de ben aan, doorn- of speurhaai tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben en zeehaai tegen 1.000 à 1.250 fr. de ben.

Voor robaard betaalde men 70 à 85 fr./kg., voor rode soldaten 50 à 70 fr./kg. en voor knorhaan 20 à 30 fr./kg.

Goede interesse vanwege de handelaars en lonende prijzen kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 29 SEPTEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.22	317	27.513
N.88	174	15.519

GARNAAL

N.700	61	5.734
-------	----	-------

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.22	106	14.961
N.349	160	19.559
N.575	1.426	98.324
N.88	60	10.008
N.211	332	47.660

GARNAAL

N.782	76	6.802
-------	----	-------

Vijf kustvaartuigen losten samen 2.084 kg. vis voor de som van 190.514 fr.

Tong nr. 1 haalde 270 à 280 fr./kg. en tong nr. 2 305 à 320 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 370 à 380 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 360 à 375 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 330 à 340 fr./kg. en kleine tong 144 à 180 fr./kg. Tongschar werd tegen 90 à 125 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 200 à 240 fr./kg. en griet tegen 180 à 216 fr./kg.

Grote pladijs kende tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben zijn afzetgebied, middenslag- of drieling pladijs tegen 1.250 à 1.750 fr. de ben en visjes tegen 1.100 à 1.200 fr. de ben.

Grote zandschar kocht men tegen 1.400 à 1.750 fr. de ben aan en kleine zandschar tegen 1.000 à 1.250 fr. de ben. Robaard kreeg 55 à 65 fr./kg. en knorhaan 30 à 35 fr./kg.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	28-9-1981	28-9-1981	29-9-1981	29-9-1981	30-9-1981	30-9-1981	28-9-1981	30-9-1981
Grote tarbot	186 - 333	323 - 339		326 - 335	132 - 307	270 - 292	300 - 328	
Middelmatige tarbot		220 - 291		234 - 237		213 - 241	210 - 260	200 - 240
Kleine tarbot		213 - 215		167 - 220		152 - 189		
Grote griet	170 - 193	211		196 - 211	112 - 230	198 - 208	140 - 224	180 - 216
Middelmatige griet		130		141 - 181		123 - 180		
Kleine griet	39 - 63			120 - 136		122 - 215		
Grote schelvis								
Middelmatige schelvis	18 - 34							
Kleine schelvis		32 - 90						
Grote heek						44 - 93		
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom	57 - 68							
Leng	34 - 76		67 - 79					
Rog	78 - 98						70 - 80	
Keilrog		65 - 68						
Rog		60 - 63		70 - 78		54 - 62		
Tilten		78 - 82		66 - 70		48 - 54	70 - 75	
Scherpstaarten		55 - 60		78 - 84		46 - 50	72 - 74	
Halve mans		54 - 59		54 - 56		30 - 32		
Teelt		23 - 34		51 - 54		25 - 30		
Katrog			103 - 131	30 - 34		16 - 18	100 - 108	
Kabeljauw	92 - 118			84 - 110	97 - 108	62 - 65	80 - 86	75 - 85
Grote gul	31 - 80	72 - 80		78 - 82	40 - 74	60 - 62		
Middelmatige gul		60 - 66		56 - 62		54 - 60		
Kleine gul				46 - 51		48 - 51		
Hozemondhamme			58 - 65				56 - 60	
Grote wijting	29 - 59	40 - 45		40 - 42	35 - 54	40 - 45	40 - 42	
Kleine wijting		24 - 28		20 - 25		26 - 28	18 - 30	25 - 35
Schar	22 - 38	12 - 24	31	20 - 26	17 - 26	16 - 18		
Steenhol	49 - 180	106 - 125	44 - 184	120 - 132	32 - 180	127 - 130	20 - 25	
Zeehaai	34 - 52	42		45 - 51		45	40 - 45	
Hondshaai	17 - 19		45		9			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal							85 - 140	90 - 125
Schartong						16		
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenhol								
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeeewolf	48 - 76							
Pollak	53 - 80		58 - 71					
Zonnevis					290		210 - 220	
Koningsvis					126 - 160		125 - 145	
Vlaswijting								
Zeeduivel	125 - 252	70 - 206		70 - 238	76 - 222	76 - 229	212 - 226	
Schotse schol	12 - 24	29		34		36		
Zeehond		8 - 23		14 - 18		14 - 20	40 - 44	
Bot							12 - 15	
Rode poon (roobaard)	55	40 - 46	50 - 52	38 - 54	35 - 65	36	70 - 85	
Grauwe poon (knorhaan)	18 - 24	12 - 16	31	10 - 14	9 - 11	16	20 - 30	30 - 35
Rode knorhaan	52 - 81		69		63 - 75			
Posten		10 - 30		20 - 28		20 - 24		

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 23 SEPTEMBER WERD AANGEVOERD : 1.515 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 28 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 3 kisten wijting; 208 kisten schol; 34 kisten schar; 51 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS : PER 1 KG. : tarbot 19,23-18,05; grote tong 21,67-21,27; grootmiddel tong 23,94-22,71; kleinmiddel tong 25,59-25,07; tong één 17,42-16,42; tong twee 12,60-11,76.

PER 40 KG. : tarbot 680-420; griet 500-326; kabeljauw twee 268; kabeljauw drie 304; kabeljauw vier 190-180; kabeljauw vijf 132-128; schol één en twee 164; schol drie 130-110; schol vier 88-59; schelvis drie 168-166; schelvis vier 164; schar 118-81; wijting drie 142; krab 16; rode poot twee 190; rode poot drie 120; steenbolk 76-35; bot 35-26; horsmakreel 146-100.

DE BESOMMINGEN WAREN : HD.16 f 13.500; UK.185 f 11.600; VD.6 f 3.000; VD.18 f 4.700; IJM.9 f 6.400; VD.20 f 5.100; VD.54 + VD.77 f 4.700; WR.71 f 700; YE.25 f 3.700; IJM.27 2.800.

AAN DE DONDERDAGMARKT VAN 24 SEPTEMBER WERD AANGEVOERD : 4.170 kg. tong; 65 kisten tarbot en griet; 695 kisten kabel-

jauw; 25 kisten schelvis; 212 kisten wijting; 607 kisten schol; 106 kisten schar en 141 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 18,35-16,99; grote tong 21,94-20,27; grootmiddel tong 22,96-21,93; kleinmiddel tong 22,96-21,93; tong één 16,63-16,00; tong twee 11,69-10,90.

PER 40 KG. : tongschar 280-112; poontjes 55-35; krab 27-16; haai 140; wulken 36-29; bot 30; kleine kreeft 300; hake 280; horsmakreel 61-47; tarbot 601-401; griet 508-300; kabeljauw één 258-216; kabeljauw twee 282-200; kabeljauw drie 224-164; kabeljauw vier 168-146; kabeljauw vijf 164-112; schelvis twee en drie 182-130; schelvis vier 140-124; schol één 126-114; schol twee 118-104; schol drie 128-92; schol vier 100-66; wijting drie 114-56; schar 92-61; roggen 214; rode poot één en twee 200; rode poot drie 140-74; hammen met kop 268; steenbolk 66-60.

De besommingen waren : KW.194 f 56.600; UK.25 f 2.700; UK.79 en UK.138 f 18.400; UK.129 f 3.740; UK.207 en UK.209 f 26.400; UK.141 en UK.271 f 52.100; UK.154 f 32.300; UK.233 f 4.850; UK.234 f 6.750; VD.6 f 3.060; VD.18 f 4.100; VD.20 f 4.580; WR.36 en WR.136 f 5.600; IJM.27 f 2.450; IJM.39 3.100; verder waren drie Goederseiders met een totale besomming van f 75.000.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 28 SEPTEMBER WERD AANGEVOERD : 5.700 kg. tong; 148 kisten tarbot en griet; 950 kisten kabeljauw; 489 kisten schelvis; 1.439 kisten wijting; 1.523 kisten schol; 78 kisten schar; 19 kisten makreel en 95 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 19,16-16,83; grote tong 22,20-21,28; grootmiddel tong 24,43-22,79; kleinmiddel tong 24,11-23,08; tong één 16,67-16,00; tong twee 11,59-11,11.

PER 40 KG. : haai 158-112; rode poot drie 174-136; inktvis 250; kleine kreeft 220; krab 34; tarbot 654-342; griet 510-280; kabeljauw één 222-214; kabeljauw twee 260-204; kabeljauw drie 116-176; kabeljauw vier 196-148; kabeljauw vijf 178-78; schelvis één 120-114; schelvis twee 132-84; schelvis drie 114-64; schelvis vier 81-60; schol één 138-126; schol twee 124-112; schol drie 118-98; schol vier 98-74; wijting drie 87-55; makreel twee 56-31; schar 92-60 hake 304-132; hammen met kop 274-194; roggen 246-148; tongschar 276-80.

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

VORIGE WEEK heeft de visaanvoer nogal last gehad van de harde wind op zee. Meteen de eerste dag — maandag — viel de aanvoer al tegen. Alleen aan wijting is die dag geen gebrek geweest. Maar dat was dinsdag al anders : voor de wijtingkoper was er niets te halen terwijl woensdag slechts drie kisten op de markt werden gebracht. Wel is de totale weekaanvoer op donderdag en vrijdag nog enigszins goed gemaakt door de komst van achthonderd kisten.

In de afgelopen week kon er alleen wat de schol betreft gesproken worden van een voortdurende aanvoer, die echter qua hoeveelheid niet constant was. De scholfilerbedrijven hebben in ieder geval niet zonder werk gezeten, daar ook van elders grote partijen vis werden aangevoerd. In geringe mate gold dat ook voor gul en kabeljauw. De aanvoer van deze vissoorten verminderde evenwel sterk doordat veel vissersschepen, die de laatste weken IJmuiden als aanvoerhaven hadden gekozen, nu weer het oog op de thuishaven hadden laten vallen.

HET GEHEEL OVERZIENDE is het geen week geweest, die lang in het geheugen zal blijven of het moet zijn door de hoge prijzen die voor de tijd van het jaar voor de vis moesten worden betaald. Ook de grote vriestrawlers hebben het de afgelopen week niet zo kunnen maken. Wel hadden ze veel kleine makreel aan boord met enkele partijen haring. Maar dat stelde niet zo veel voor.

Aan de schelvisaanvoer is een einde gekomen. Tot vorige week werd deez via Engelse vriestrawlers in IJmuiden aan de markt gebracht.

MAKREEL VAN EEN GROTER FORMAAT, bestemd voor de rokerijen, werd door een ringnetvisser binnengebracht. Deze voerde zo'n 200 ton aan. Te betreuren was het echter dat dit schip door de harde zuidenwind een half etmaal te laat de haven bereikte. Een slechte zaak voor de mensen die op de partij vis wachtten. Meerdere handelaren hadden zich voorgesteld om reeds donderdag met de makreel aan de slag te kunnen gaan om deze voor het verstrijken van de week nog aan de consument te kunnen aanbieden. Oorzaak van de late aankomst was een deel's door de wilde zee van het achterdek losgeslagen net. Om ongelukken te voorkomen moest de schroef van het vaartuig worden stilgezet, waarna het buitenboord geraakte net weer opgeborgen kon worden.

Ook de SCH 171 maakte op zee een avontuur mee. Het schip kwam vrijdagavond de haven binnen met een behoorlijk ingedeukte voorsteven. Die brokken waren het gevolg van een onzachte aanraking met een Engels vissersschip, terwijl de SCH 171 voor anker liggend makreel van de Engelsen overnam. Zijn was goed geïnformeerd dan heeft de 171 de laatste reis erop zitten. Inmiddels is het vervangende schip zover gevorderd dat de bemanning reeds met werkzaamheden is begonnen.

Visaanvoer te Den Helder

In de periode van 21 tot en met 25 september werden door 95 koters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : tong 37.415 kg. f 613.851,68 van f 24,49-10,75; tarbot 19.401 kg. f 263.812,93 van f 19,93-5,99; schol 120.395 kg.

f 267.256,38 van f 3,45-1,56; kabeljauw 34.615 kg. f 115.199,31 van f 8,98-1,31; griet 3.269 kg. f 30.237,43 van f 12,14-7,02; schar 11.830 kg. f 19.213,56 van f 2,53-0,60; wijting 5.610 kg. f 9.215,28 van f 2,80-1,08; diversen 169.227 kg. f 688.108,15. Totaal : 401.762 kg. f 2.006.894,62.

Drink **Apo**
bij uw maaltijd

zoveel beter voor de vertering

* **Apollinaris**

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN

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

GEVOELIGE UITBREIDING VAN DE NEDERLANDSE VLOOT IN 1980

Volgens de cijfers verschenen in het verslag Visserij van de Nederlandse directie van de Visserijen, telde de Nederlandse visserijvloot op 1-1-1980 een totaal vlootbestand van 950 eenheden tegen 914 eind van dit zelfde jaar. Er was dus een aanwinst van 36 eenheden. In Brt. en PK. uitgedrukt is deze uitbreiding van de Nederlandse vloot echter nog indrukwekkender. Inderdaad kwam er over 1980 aan brutotonnage, wegens nieuwbouw en aankoop tweedehandse vaartuigen in het buitenland, rekening gehouden met hetgeen weggevallen is over dit jaar wegens verhoop van eenheden aan het buitenland en wegens uitsanering en het vergaan van één kotter, toch nog altijd 7.300 Brt. bij en aan PK. met inbegrip van 1.335 PK. wegens hermotorisering 43.255 PK.!

Aan nieuwbouw telde men in 1980 een totaal van 31 motorkotters voor de zeevisserij en 8 motorkotters voor de kustvisserij. Wegens aankoop in het buitenland kwamen 10 motorkotters bij voor de zeevisserij en 1 voor de kustvisserij. Aan het buitenland werden 6 motorkotters verkocht waarvan 1 aan België, 7 motorhektrawlers werden uitgesanerd en 1 kotter, de WR.93 verging waarbij twee vissers om het leven kwamen.

Als we dan nog rekening houden met de in 1981 nieuwgebouwde eenheden, waaronder enkele met 71 meter lengte, dan mogen we toch besluiten dat men in Nederland toch een gewaagde kant opgaat vooral met betrekking tot de onzekere toestand in de visserij. Typerend hiervoor is de nog maar onlangs genomen maatregel door de nieuwe Nederlandse minister van Landbouw de h. De Koning en dit op voorstel van Brussel om voorlopig de maximale hoeveelheden van te vangen makreel van 28 tot 22 duizend ton te verlagen en vangstverbod

te doen gelden voor sprout in de Noordzee, voor koolvis bij de Hebriden en voor haring in de Ierse Zee. Anderzijds wordt vooropgesteld door minister De Koning de toegestane te vangen hoeveelheden op andere vissoorten dan tong, schol en haring op drie-kwart te brengen van hetgeen vorig jaar mocht weggevisst worden. Het is duidelijk, dat dit zeker niet kadert in een zo forse uitbreiding van de Nederlandse vloot, zonder dan nog te spreken van de EEG-verhoudingen zelf en het inzicht, indien de Labour volgende verkiezingen aan de winnende hand is, door deze partij uitgesproken om uit de EEG te stappen met al de nadelige gevolgen voor zowel Nederland als de andere partnerlanden waaronder ook België.

We verwijzen in dit verband op de reeds in de late 70-tiger jaren opgelopen zware ontgoocheling in de Nederlandse visserijvloot, waar men tot een grote uitsanering verplicht werd als gevolg van het invoeren van het kwoteringstelsel waarbij onze Noorderburen ruim moesten inleveren. We hopen dat er geen tweede Waterloo komt voor de Nederlandse vissersvloot, maar hadden daarbij toch gedacht dat men zich wat voorzichtiger op de vlakke ging houden.

In België is men in dat opzicht veel voorzichtiger. Waar maximum vier à vijf nieuwe schepen van hoogstens 34 m. in de vaart komen, verdwijnt er zeker minstens zoveel tonnage van oude schepen, al is onze vloot in tien jaar tijd al geweldig geslonken.

De vraag stelt zich nochtans of de aanvoer in Nederland wel behoorlijk gecontroleerd wordt, waardoor weinig of geen rekening gehouden wordt met al de beslissingen door de Nederlandse minister van Landbouw genomen.

DE DROGE VISPOMP IN GRIMSBY BINNENKORT IN AKTIE

We hebben reeds melding gemaakt en een beschrijving gegeven van een automatische vispomp die te Grimsby zou geïnstalleerd worden. Dit is intussen gebeurd en het is de eerste in haar soort in Groot-Brittannië. Wel zijn er elders nog pompen, die de vis uit de ruimen zuigen, onder meer in Flæsetwood, maar dit gebeurt dan met een waterstroom. In Grimsby zal dit nu voor het eerst droog gebeuren. Spektakulair was de plaatsing van de pomp alleszins, vermits er hier een machtige kraan bij te pas kwam met een armlengte van bijna 62 meter, om de automatische vispomp van op de baan over het 50-meter

brede dak van de vismijn van Grimsby te lichten om op haar plaats op de loskade te krijgen. De pomp heeft een capaciteit op volle toeren van 15 ton per uur, hetzij 300 van onze benen. Men verwacht dat de pomp in werking zal kunnen treden begin oktober. Hopen we nu dat deze pomp de loskosten aanzienlijk zal kunnen drukken ten voordele van de rederijen. Dat het ding nog al wat bekijks zal hebben, is duidelijk, dit niet alleen van nieuwsgierigen, maar zeker ook van officiële instanties uit de andere Britse en wellicht ook Europese vissershavens.

— WERELDNIEUWSJES VISSERIJ —

Canada

In plaats van een hernieuwing of verlenging van het thans in voege zijnde Frans-Canadees visserijverdrag dat nog loopt tot in 1986, waarbij eenheden van de Franse diepzeevloot tot in 1986 vóór de Canadese kusten mogen vissen, heeft een medewerker van de Canadese minister voor Landbouw en Visserij van Quebec, een voorstel van samenwerking gedaan, waarbij Frankrijk haar treilers, haar uitrusting en kennis ter zake als inbreng zou koppelen aan een Canadese inbreng van haar visgronden om er aldus een soort coöperatieve uitbating van te maken.

X X X

De h. Jean Garon, minister van Landbouw en Visserij van de grote Canadese provincie Quebec, of anders gezegd van het franssprekend gedeelte van Canada, heeft een bezoek gebracht aan het Internationaal Visserijcongres van Nantes, dat op 20 september zijn deuren sloot. De Canadese minister onderzocht de kwaliteitsnormen door Frankrijk en door de Franse verbruiker geëist voor ingevoerde verwerkte visproducten. Canada is inderdaad een grote visproducent geworden nadat het een 200-mijlszone heeft uitgevaardigd. Anderzijds heeft de minister de Franse visserij eveneens laten verstaan, dat het bilateraal visserijverdrag Frankrijk-Canada, waardoor nog een paar grote Franse treilers in de St.-Laurentsgolf mogen vissen tot in 1986, niet zal hernieuwd worden.

Allerlei

Om op elk ogenblik het verbruik aan gasolie te kunnen controleren, zijn de ekonomiekers op de markt gekomen. Aan boord van de vissersvaartuigen kan men aldus het verbruik aflezen. Wanneer dit abnormaal is, is dit een indicatie voor de schipper in de brug, dat er ergens iets mis gaat, bv. een slechte toevoerleiding, een vervuiling van de scheepsromp waardoor de waterweerstand te groot is geworden, een vervorming van het schroef enz... Al dit op de markt komen, wordt in de hand gewerkt door de dure brandstofprijzen.

X X X

Er wordt altijd meer gewicht gelegd op de schroef met veranderlijke schroefbladen omdat aldus altijd een maximum rendement voor de brandstof bereikt wordt, gezien de motor aldus kan genieten van een voor de trekkracht aangepaste schroef, hetzij voor het vrij lopen van en naar de visserij. Een andere vaststelling is de volgende: bij een vermindering met 10 % van zijn snelheid, wint men 30 % brandstof. Indien men terzelfdertijd de diameter van de schroef kan verhogen, wint men nog eens 7 %. Telkens als het anderzijds mogelijk is het

aantal schroefbladen te verminderen zonder risico van vibratie, wint men nog eens tot 3 %. Naargelang men een gieterij schroef (fonte) of een koper-aluminiumalliage gebruikt, kan men nog eens 2 % winnen. Men berekent dat aldus, door een bijzondere conceptie en aanpassing van de schroef, tot 12 % voor gelijk rendement aan brandstof kan gespaard worden. Ook de straalbuis vermindert het verbruik van brandstof. Waarp wacht men om hieruit de ideale motor, kwa brandstofverbruik, te doen ontstaan?

Philippijnen

Op de Philippijnen bedraagt de jaarlijkse tonijnvangst thans reeds honderdduizend ton. Op de Philippijnen heeft men echter te kampen met stropers in de 200-mijlszone die dit des te gemakkelijker kunnen wagen omdat dit land niet over voldoende wachtschepen beschikt om de uitgestrekte wateren volledig te kunnen beschermen. Om de aanvoer nog te verhogen hebben de Philippijnen getracht tweedehandse tonijnvissersvaartuigen van Japan te kopen, maar de Japanse regering heeft deze verkoop moeilijk gemaakt omdat zij vreest dat hierdoor de eigen Japanse tonijnvisserij zou kunnen te veel concurrentie krijgen.

Somalieland

De F.A.O., de Internationale Voedingsorganisatie, heeft besloten de sardien in de voedingketen te menen in de vluchtelingenkampen in Somalieland. Daarin zouden meer dan 1 miljoen vluchtelingen opgenomen zijn. Anderzijds vindt men grote scholen sardienen in de wateren van Somalieland die praktisch niet uitgeteerd worden. Men zal aldus trachten de sardien ingang te doen vinden in de voeding van de Somaliëbewoners.

Duitsland

West-Duitsland heeft een klacht ingediend voor het EEG-Hof van Justitie te Luxemburg tegen Groot-Brittannië wegens het, wat Duitsland beweerd te zijn, het illegaal opbrengen van twee grote treilers, de „Kiel” en de „Hannover” met 100 ton haring aan boord. Het opbrengen naar de haven van Stornoway gebeurde op basis van door de Britten eenzijdige verbodsmaatregelen, niettegenstaande het EEG-voorstel tot het vrijgeven van een haringvisserij. De Duitsers kregen er een contingent van 6.500 ton. Zij werden voor de rechtbank van Stornoway veroordeeld en moesten hun eigen haring weder inkopen.

X X X

Door de grote groei aan ingevoerde vis in West-Duitsland, vooral via Hamburg heeft men zich verplicht gezien de visafslag en de faciliteiten voor landing en verwerking aanzienlijk te vergroten.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Frankrijk

Verleden week in de nacht van donderdag op vrijdag werden door de Franse marine in de Golf van Gascogne, liefst 7 Spaanse treilers, wegens vissen zonder vergunning opgebracht. Het ging om 2 vaartuigen uit Bilbao, twee uit Santander en drie uit Ferrol. Zij werden respectievelijk naar Bordeaux, La Rochelle en Bayonne opgeleid.

X X X

Het tweede Internationaal Salon van de Visserij en Visserijproducten gehouden te Nantes en die haar deuren sloot op 20 september, heeft in totaal in die enkele dag, 13.370 bezoekers geteld, hetgeen zeker een succes mag genoemd worden. De vorige tentoonstelling in 1979 telde een twee duizend bezoekers minder. Het is echter niet het aantal bezoekers dat van belang is, maar het zakencijfer dat er bereikt werd. Hiervoor is het echter nog te vroeg om juiste cijfers te kunnen geven.

X X X

Renault Marine die tot nog toe zich beperkte tot het vervaardigen van scheepsmotoren beneden de 100 PK, zal dit gamma uitbreiden door nu scheepsmotoren te maken vanaf 45 PK tot 325 PK.

X X X

In Frankrijk maken de verschillende motorenfabrieken publiciteit met elk een partikuliere verworvenheid. Aldus Bauduin die het ganse voortstuwingsmechanisme levert van motor tot en met schroef, Caterpillar zet het voordeel van een rechtstreekse injectie dik in de verf, Volvo heeft het over de voordelen van de turbo met gekoelde lucht, M.W.M. heeft het over het vooruit zijn op de anderen van technische studies van haar burelen, anderen wijzen op het voordeel van de tweelingmotoren enz. Moest men al deze voordelen kunnen samenbinden in één motor, wie weet is het de oplossing waar men naar zoekt.

X X X

Na de grote vergiftigingsgolf wegens het eten van mosselen in Spanje en waarbij 5 duizend Spanjaarden vergiftigingsverschijnselen vertoonden, hebben de Franse autoriteiten in Frankrijk overal ingevoerde Spaanse mosselen opgespoord en laten vernietigen. Vergiftigingsverschijnselen kwamen niet voor in Frankrijk, zodat men thans op het departement van minister Le Pensec, de overtuiging toegedaan is dat Frankrijk hiervan zal gespaard blijven.

X X X

Door de rechtbank van Rouen in Frankrijk werd een Roemeense

tanker aan de ketting gelegd na een veroordeling voor een totaal bedrag van nagenoeg 100 miljoen B. fr. wegens schadevergoeding aan verschillende slachtoffers van een brandramp op de Seine. Een grote vlek zeer brandbare nafta op deze stroom vatte plots vuur en hierdoor kwamen achtereenvolgens een Grieks vrachtschip, twee andere vaartuigen en kaai-installatie in de vuurpoel die met de stroom meedreef. Op één der vaartuigen moest een kraanman, die aan het lossen was, de schipper, zijn echtgenote en een kind in de bak van de laadkraan riemen om hen uit de vuurpoel te kunnen redden. Een ander vaartuig dreef brandend weg nadat de meertouwen doorgebrand waren. Dit laatste vaartuig dreef tegen de Roemeense petroleumtanker die aan de Shellinstallatie aan het lossen was. Naderhand bleek dat de nafta juist van deze tanker afkomstig was. Hier had een zware ramp kunnen ontstaan. De petroleumtanker is eigendom van een Roemeense Staatsrederij. Het is dus de Roemeense Staat die zal mogen betalen, ten ware zij verkist de petroleumtanker af te staan.

X X X

Op 28 en 29 september gaat in het Kongrespaleis te Parijs een bijeenkomst door van de Franse Vereniging van Producentencentrales en de nationale Producentenorganisatie uit Ierland en Groot-Brittannië. Werkgroepen zullen opgericht worden om bepaalde problemen te onderzoeken en moeilijkheden op te lossen.

X X X

Na een reis in Noorwegen waar een bijeenkomst plaats had met de Noorse autoriteiten die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, dit in verband met het door Noorwegen vereist speciaal logboek voor inschrijving van de gevangen vis, per trek, per soort en per vanggebied, zal de Redersfederatie van Noord-Frankrijk, alle inlichtingen ter zake aan haar leden doorspelen evenals een voorbeeld van logboek zoals door de Noeren gewild.

X X X

Vonnis zal op 2 oktober uitgesproken worden in de zaak van de Franse mechanici, die aan boord van een Marokkaans vartuig, in een kader met de beeltenis van de Marokkaanse koning, in de plaats hiervan een worst uit varkensvlees had opgehangen. Varkensvlees is onrein voor de Marokkanen. Zowel de koning als de geestelijkheid voelen zich dor deze daad zwaar beledigd. De Franse mechanici staan terecht wegens majesteitsschennis. Arme jongen!

X X X

De oproep voor een staking van 24 uur voor de Franse dokwerkers en door het GGT-syndikaat uitgeroepen, werd praktisch voor 100 % opgevolgd met deelname van 15 duizend Franse dokwerkers. Het gaat..., hoe kan het anders, om meer loon voor minder werk. Vanaf Marseille al over Le Havre, Rouen, Dieppe, enz. werden door deze staking veel vrachtschepen geblokkeerd. En wij die dachten, dat het met de socialistische Franse president Mitterand, nu al koek-en-ei geworden was in Frankrijk. Nog andere avonturen staan Frankrijk te wachten, nu de hemel op aarde beloofd werd.

VOOR NIEUWBOUWERS

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

Engeland

Vier jaar terug was de nazomerharingkampanje voor de Manx nog 300 miljoen B. fr. waard. Dit jaar bleef men zelf onder het miljoen pond, hetzij minder dan 70 miljoen B. fr. Dit komt niet alleen door het feit dat men de toegelaten hoeveelheid te vangen haring op de Manx bijna gehalveerd heeft, maar ook wegens de kleine prijs die men voor deze haring op bepaalde ogenblikken kreeg, namelijk 5,6 fr. het kg., hetzij 280 fr. de ben. Wel dient gezegd, dat de haring niet van een bijzondere goede kwaliteit was. Hollandse kopers die naar het eiland gekomen waren, weigerden zelfs de haring aan te kopen.

X X X

Alhoewel men het anders zou kunnen denken, staat het eiland Manx niet onder de EEG-reglementatie. Manx heeft een autonoom bestuur. Niet-Britse vissersvaartuigen hebben geen toegang tot de Manx-wateren, behalve Frankrijk, België en Ierland, die er bepaalde historische visrechten verder mogen uitoefenen, die zij hadden vóór de toetreding van Groot-Brittannië tot de EEG. In overeenkomst met de Manx-autoriteiten zijn het de Britten, die de controle uitoefenen op de Manx-wateren, gezien dit eiland niet over een eigen marine beschikt om deze taak op zich te nemen.

X X X

Whalsay, één der Shetlandeilanden, telt ongeveer duizend inwoners en de voorraamste bron van inkomst voor dit eiland, is de visserij. Men telt er 30 vissersvaartuigen waar, in de laatste jaren enkele grotere seiners de vloot kwamen verwoegen. De vissershaven op dit eiland biedt echter geen voldoende zekerheid voor de vaartui-

ger bij stormweder, maar er is geen geld voor verbouwingen, vernieuwingen noch zelfs herstellingen.

X X X

Om de visserijdokken van het Britse Hull operationeel te kunnen houden, heeft de Hullse Transportdokersbond laten weten, dat een verlies voorzien wordt voor 1981 van 35 miljoen B. fr. Geen reden dus om te kunnen verhoppen dat de opslag van de dokkosten zou kunnen herzien worden. De vele protesten van de visserij ter zake zullen dus beslist niets uithalen.

X X X

De haven van GRIMSBY zal over de KERSTMIS en NIEUWJAARSPE-RIODE VOOR 12 DAGEN GESLOTEN zijn en wel van 24 december tot 4 januari. De HULLSE visafslag zal gesloten zijn VANAF 23 DECEMBER TOT 3 JANUARI 1982 inbegrepen. In bepaalde Britse vissershavens heeft men nochtans reeds gevraagd, gezien de zware uitbatingskosten, deze traditionele stillegperiode te doorbreken.

X X X

Een Spaanse schipper van de 174 ton metende treiler „Capitan Chimista”, werd wegens het vissen in de Britse 200 mijlszone veroordeeld tot een boete van bijna 1,4 miljoen B. fr. Eerst werd de Spanjaard door een patrouillevliegtuig binnen de 200 mijlszone opgemerkt en gefotografeerd. Een week later was het de „Anglessey” van de Britse marine die vaststelde, dat de „Capitan Chimista” ongeveer 3,5 mijl binnen de visserijlimieten zat. De treiler werd opgeleid naar Plymouth, waar eveneens vastgesteld werd dat ondermaatse vis in de ruimen aanwezig was. Ook was zijn vistuig niet behoorlijk gestouwd. Hij kreeg een boete van 1.1 miljoen B. fr. en het vistuig en de vis ter waarde van 300 duizend B. fr. werden eveneens verbeurd verklaard. Belgische vissers opgepast dus.

Chili

Een Britse firma, de „Frigo-Scandia Company Jackstone Froster” heeft een belangrijk kontrakt voor installatie van frigoketens in Chili aan de haak geslagen. De belangrijkste zal in het Noorden van Chili in de haven van Iquique gebouwd worden, namelijk een koelketen met een capaciteit van invries van 200 ton per 24 uur. Met haar 3 miljoen aanvoer per jaar, komt Chili op de 6e plaats van de aanvoerlanden, alhoewel een zeer groot deel voor de vismeelfabriekatie en voor de inleggerijen bestemd is.

EET MEER VIS

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Verenigde Staten

Gezien de besprekingen die voor het ogenblik tussen de Verenigde Staten en Mexico plaats grijpen voor het bijleggen van het visserij-geschied in verband met de tonijn-visserij, dachten twee USA-schippers dat het nu wel zou los lopen en gingen in de Mexicaanse 200-mijlzone hun netten uitwerpen. Slecht bekwam het hen, want zij werden door de Mexicaanse marine opgebracht. De 500 Brt. metende „United States”, samen met de „Cinday Ann” kregen te samen 40 miljoen B. fr. aangesmeerd, namelijk elk 300.000 fr. boete en de rest, meer dan 39 miljoen samen om hun eigen vistuig en vangst in te kopen! Zij verloren hierbij 3 weken visserij voorals er voor voldoende waarborg gezorgd werd.

X X X

Na vier wetenschappelijke onderzoeken op zee heeft de Verenigde Staten het licht op groen gezet voor de grootste ansjovisvisserij ooit toegestaan. In de 200 mijlzone van Californië wordt inderdaad een contingent van 420 duizend ton vrijgegeven. Deze ansjovis gaat hoofdzakelijk naar de vismeel- en visolie-industrie. Het ansjovis wordt anderzijds ook gezocht om te dienen als lokaas voor de lijnvis-sers. De populatie van de ansjovis in de visserijlimieten voor de Californische kust wordt inderdaad op 2,8 miljoen ton geraamd, hetzij 45 % meer dan de raming in 1980.

Nederland

Vertegenwoordigers van de Nederlandse Visserij hebben vorige week dinsdag te Brussel geprotesteerd tegen de EEG-voorstellen over de visvangst. Inderdaad is men, bijzonder in Nederland niet te spreken over de EEG-voorstellen over de visvangst. Zoals we reeds hebben medegedeeld, was het op basis hiervan dat de nieuwe Nederlandse minister van Landbouw en Visserij, de h. De Koning, de voor Nederlandse vissers te vangen hoefscheden terug schroefde.

X X X

De Nederlandse vissers mogen ten Westen van Schotland geen haring meer vissen, nadat zij reeds twee duizend ton inhaalden. Eerst had de Brusselse Commissie een voorstel gedaan om Nederland van af 1 augustus tot 29 september een contingent van 3.000 ton haring op de Schotse Westkust toe te kennen. Dit voorstel werd echter nog altijd niet door de ministerraad bekrachtigd, zodat de voorganger van minister De Koning, de h. Bracks, toen reeds had laten weten aan de Commissie, dat hij de 3 duizend ton tot 2 duizend ton zou terug brengen, hopend hiermede bepaalde tegenkantingen in de ministerraad te

overwinnen. Hiermede moet echter de Nederlandse haringvisserij stil gelegd worden omdat de 2 duizend ton opgebruikt is.

X X X

Wat de uitbreiding van de visafslag in het Nederlandse „Den Helder” betreft, meent men dat het nieuwe gedeelte in het midden van juni volgend jaar zal kunnen gebruikt worden. Op 15 september 11. werd de eerste paal ingeheid. Nederlandse vissers die in de Noord hebben gevangen zullen hierdoor gemakkelijker aan de afslag kunnen komen en aldus brandstof uitsparen.

X X X

De laatste werken voor de herinrichting van de haven Colijnsplaat namelijk de werken voor het verliggen van de dammen, in de monding van de haven zijn thans bijna gereed. Hierdoor werden de dammen 40 meter langer gemaakt, door het storten van grote kubieke betonblokken. De dammen zullen afgezoomd worden met palen die de schepen die wat mislopen moeten opvangen en beletten dat zij op de gestorte betonblokken lopen. Door de verlenging wordt de stroming van Colijnsplaat opgevangen en de haven beter beschermd tegen getij en wind.

X X X

De h. M.W. Schakel, lid van de Tweede Nederlandse Kamer werd op 26 september aangesteld als voorzitter van de Federatie voor Vissersverenigingen in opvolging van de h. Van den Bos. De h. Schakel is 64 jaar.

X X X

Verleden week dinsdag werd te Zaandam het casco van de nieuwe TX.94 „Avontuur” te water gelaten. Een treiler van 37,20 m. met een motor van 1.500 PK. Als toespeling op de naam van het vaartuig kunnen we wellicht ingaan op deze naam, daar in deze onzekere tijden de uitbating van een dergelijk vaartuig werkelijk op een avontuur kan uitdraaien, of een dubbeltje op zijn kant.

Polen

Polen dat over een moderne tankvloot van zowat 1 miljoen Brt. beschikt, zou drie van zijn super-tankers verkopen voor de prijs van 420 miljoen B. fr. Twee hiervan zouden naar Noorse reders gaan. Het betreft hier tankers gebouwd in 1974 en 1975 met 137 duizend Brt. Als Polen vóór de verkoop een vloot petroleumtankers van 1 miljoen Brt. telde, dan geven wij ten titel van vergelijking Griekenland met bijna 16 miljoen Brt. aan tankschepen!

IJsland

In de eerste zes maanden van dit jaar is in IJsland heel wat meer demersale vis aangevoerd geweest, hoofdzakelijk kabeljauw, koolvis en schelvissoorten. Omgekeerd is er een grote teruggang in de industriële visserij voor vismeel-doel-einden, vooral in de zogenaamde capelin. Nochtans zullen wat de aanvoerwaarde betreft de cijfers zo hoog liggen als in de eerste zes maanden van het vorig jaar, omdat er meer vis van waarde aangevoerd werd.

X X X

In tegenstelling met de voorzichtige uitspraken van de IJslandse biologen, stellen de IJslandse schippers vast dat vooral de kabeljauwsoorten zich aan het herstellen zijn. Door de grote IJslandse treilers werden in de eerste 7 maanden van het jaar gemiddelde vangsten binnen gebracht van 220 ton per reis, hoofdzakelijk kabeljauw, hetzij 4.400 van onze bennen. Verleden jaar was dit over dezelfde periode nog maar 180 ton, hetzij 3.600 van onze bennen gemiddeld per reis.

Finland

De 300 Finse arbeiders van de Kotka-werf kunnen op beide oren slapen wegens werkzekerheid voor minstens twee jaar. De werf heeft een onderhoudskontract ondertekend met Rusland voor het onderhoud van 16 grote Russische treilers. Dit kontract vertegenwoordigt een waarde van bijna 800 miljoen B. fr.

Zweden

Tussen Zweden en Polen is het tot een bilaterale visserij-overeenkomst gekomen waarbij 6 Poolse vaartuigen in de Baltische Zee in de Zweedse zone zullen mogen vissen. Het hen toegewezen contingent is nochtans eerder aan de bescheiden kant, namelijk 1000 ton of 20 duizend van onze bennen.

Noorwegen

Opnieuw werd een Schotse seiner uit Inverness door de Noorse Marine opgeleid voor een overtreding van de Noorse visserijverordeningen. Het vaartuig werd naar Stavanger opgebracht en na de betaling van een waarborg van 1,4 miljoen B. fr. toegelaten terug te vertrekken. De betrokken seiner, de „Astra” vertrok naar Peterhead om haar 400 bennen vis daar in de afslag te zetten. Van ieder trek vis die aan boord gehaald wordt, verplichten de Noorse autoriteiten, de betrokken schippers hiervan een inventaris in het logboek in te schrijven.

X X X

Ook vanwege Westduitse en Deense schippers die over een vergunning beschikken om te vissen in het Noorse deel van de Noordzee, gaan bezwaren uit over het kleinzielig optreden van de Noorse marine die wensen dat alle details van de Noorse verordeningen stipuleus door de betrokken vreemde schippers gevolgd worden. Aldus is het levend gewicht van de vis die in het logboek moet aangegeven worden en niet na gegut te zijn. Anderzijds moet eveneens genoteerd worden welke vis terug over boord gewipt werd en hoeveel! Wanneer een vaartuig meer dan 10 % van de gevangen vis in gewicht over boord zet, moet zij een ander visgebied opzoeken!

X X X

Noorwegen heeft berekend dat de, voor Rusland en Noorwegen gezamenlijke toegestane kwota kabeljauw in de Noordelijke IJszee, namelijk 350 duizend ton, met meer dan 40 % zal overschreden worden. Dit wordt aanj overbesteding geweten zowel vanwege Rusland als in het bijzonder vanwege de Noorse treilers zelf. Het is trouwens onder meer op basis van deze gegevens dat de Noorse minister voor de Visserij, laten kennen heeft, dat de uitsanering van de grote Noorse treilers, waarbij er 25 werden stilgelegd, aan het buitenland verkocht of tot schroot herleid, onvoldoende zal blijken.

Griekenland

Volgens de Griekse minister van Marine, telt de Griekse vloot meer dan 4.400 (!) vaartuigen voor een brutotonnage van ongeveer 51 miljoen Brt., waaronder 2.768 vrachtschepen en 540 petroleumtankers. Indien de Griekse vloot dergelijke uitbreiding heeft kunnen nemen, is dit zeker wel als gevolg van lage lonen, onderbetaalde werkkrachten en weinig uitrustingskosten. Sommige van deze vaartuigen zijn drijvende doodkisten, hetgeen de Griekse reders toch toelaat heel wat vrachten aan de haak te slaan, dank zij hun lagere vrachttarieven.

X X X

Op de Griekse cargo „Mini-Lace” van 3.200 Brt., die hoofdzakelijk in die een zeer passend type van die men een zeer passend type van vrachtschip voor het toevoegen van een zeil als hulpvoortstuwingsmiddel is, werd een zeil van 3 duizend m² aan een mast van 35 m. hoog opgetuigd. De bevelen voor deze mast worden van uit de brug automatisch overgebracht zodat de bemanning niet hoeft tussen te komen. Het gebruik van dit zeil bij passende windsterkte zou een besparing van 20 % op het brandstofverbruik toelaten.

**WIJZIGING
OLIEPRIJZEN
VANAF HEDEN
DONDERDAG
1 OKTOBER**

	Wijziging	Nieuwe prijs (BTW inbegr.) fr./l.
Super benzine	ongewijzigd	29,60
Normale benzine	ongewijzigd	28,60
Dieselolie	zone 0	20,78
	+ 0,30 zone 1	20,81
	zone 2	20,86
Stookolie	zone 0	13,00
	+ 0,32 zone 1	13,03
	zone 2	13,08
Lichte fuel-oil	zone 0	12,93
	+ 0,32 zone 1	12,96
	zone 2	13,01
		fr./ton
Extra-zware fuel-oil	ongewijzigd zone 0	8.337
	zone 1	8.373
	zone 2	8.431
		fr./kg.
Butaan in flessen	ongewijzigd	31,01
Propana in flessen	ongewijzigd	34,55
Propana in bulk	ongewijzigd	21,21
LPG	ongewijzigd	16,34

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

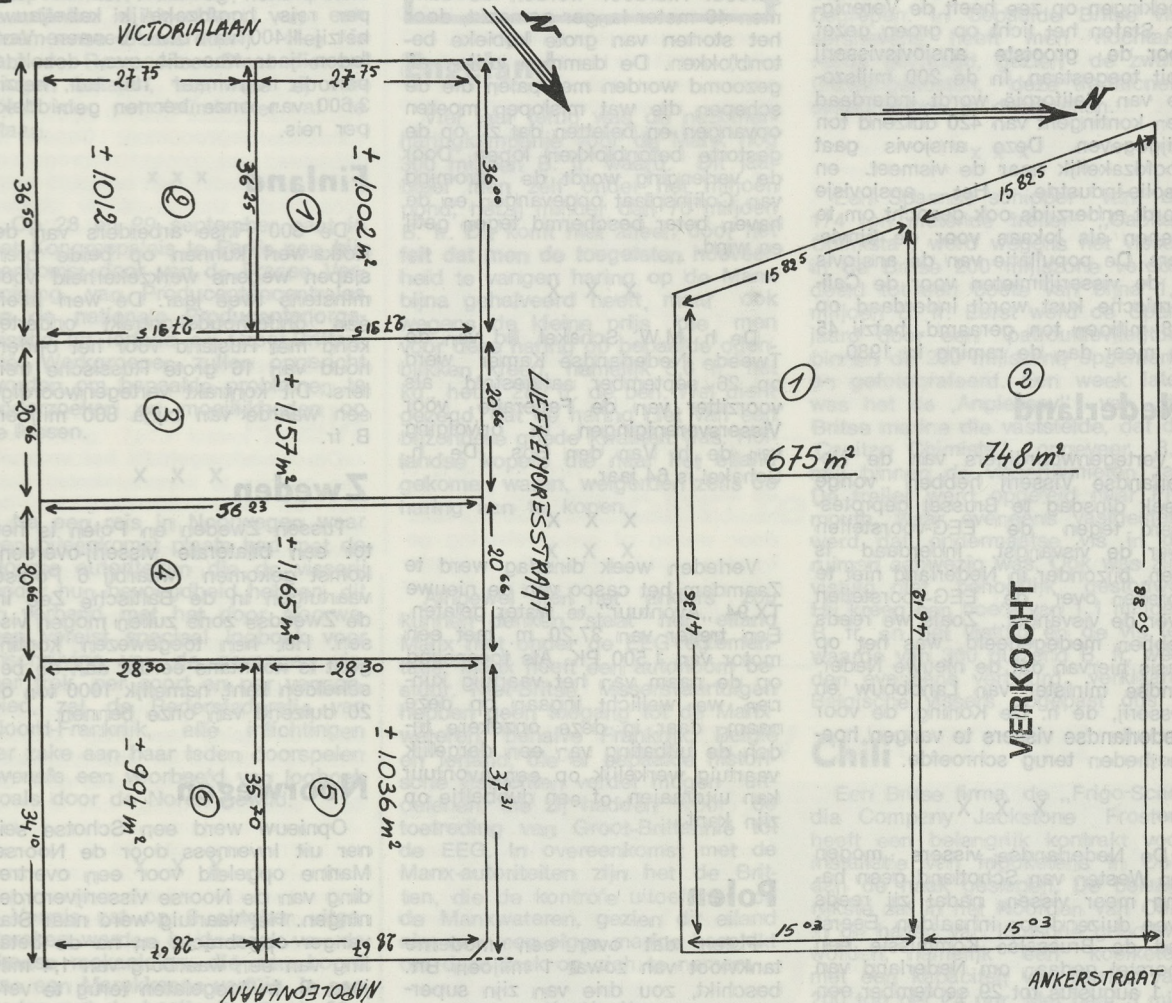
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naar-gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.



AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28.
8401 Bredene
Tel. (059) 32.16.76

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Nu het oesterseizoen opnieuw begonnen is

Het is dus vorige week vrijdag 25 september dat het Nederlands oesterseizoen begonnen is. Dit wil zeggen, dat in Holland zelf en met de export er van mocht gestart worden.

We hadden als gevolg hiervan een kijkje te nemen bij een der beste oester- en mosselkwekers en verkopers van Zeeland, n.l. de firma Jan Prins en Zonen om vast te stellen, dat de kwaliteit er van uitstekend is en dat kwa kwantiteit alleen de voorraden der zes, super, zes en vijf nullen prachtig gelukt en veelvuldig zullen aanwezig zijn. Zulks zal echter niet het geval zijn voor de kleinere soorten 4, 3 en 2 nullen, welke zeer schaars zullen voorkomen.

De Zeeuwse oester is wereldvermaard en wie de gelegenheid heeft gehad een keus te doen tussen Franse, Portugese en Hollandse oesters, twijfelt niet en laat zeker zijn keus vallen op de Hollandse Zeeuwse oesters en mosselen.

Mevrouw Prins en haar twee zoons gaven ons de gelegenheid hun sedert twee jaar gans modern oester- en mosselbedrijf te laten zien, waar ongeveer 70 personen tewerk gesteld zijn en waar de grootste zorg wordt besteed aan het leveren van kwaliteit mosselen en oesters, zowel vers en gekookt voor wat de mosselen betreft.

De visserij op oesters is anderzijds in Holland streng gereguleerd.

Vorige week maandag pas, mocht door de verscheidene oesterkwekers met het opvissen van 2,3 miljoen oesters in de Grevelingen worden begonnen, want omtrent de huur van deze percelen bestaat op het huidig ogenblik een ernstig meningsverschil en wordt door het voortwendend Besluit van de Hollandse verantwoordelijke Overheid, destijds genomen inzake het toekennen van percelen en een pachtvergunning, hard gediscussieerd.

De visserij op die gronden maakt dus op het huidig ogenblik nog, het voorwerp uit van harde discussie met de aalvissers, die een tijdje die gronden waren toegewezen en de oesterkwekers die deze gronden afgenomen werden om ze aan de aalvissers toe te vertrouwen, wat een grove vergissing is geweest, zodat het nu door de Staat toegekend kwantum aan de oesterkwekers einde oktober zal opgebruikt en dienen vernieuwd of verlengd, wil men de oesterhandel, die voor de Hollandse Staat een grote bron van inkomen is, geen grote schade berokkenen.

Deze gronden bevatten immers zeker tien à 20 miljoen prachtige oesters.

Dat de aalvissersbelangen niet dienen op zij geschoven, is aanvaardbaar, maar deze wegen niet op tegen het groot belang van de oesterteelt en haar export.

Vorige week gingen ten andere de eerste oesterladingen naar België en Frankrijk.

Het mag gezegd dat de kweek uitstekend is gelukt en de 4, 5 en 6 nullen behoren tot de beste kwa-

liteit in vele jaren voortgebracht en zeker tot de beste van gans West-Europa.

„De Visserijwereld” het onafhankelijke weekblad voor de visserij en vishandel in Nederland, schreef vorige week daarover het volgende: „Drie vaartuigen van de Yersekse oesterkwekers en één van de aalvissers uit Bruinisse haalden maandag de eerste lading van 100 manden (plus-minus 30.000 oesters uit de Grevelingen overeenkomstig de regeling die vorige week tussen beide partijen tot stand kwam.

Naar schatting kwamen er deze week zo'n 120.000 oesters uit de Grevelingen, zodat de Yersekse kwekers voor eind november de partij van 2,3 miljoen oesters waarvoor zij vergunning hebben gekregen boven water kunnen hebben.

In de Vlietgeroent hebben de Yersekenaren een oesterperceel ingeruimd voor nog niet consumptierijpe oesters die boven water komen, en die opnieuw moeten worden uitgezet. De oesters die wel al voor consumptie geschikt zijn gaan iedere dag per auto van Bommenede op Schouwen-Duiveland naar het Bevelandse Yerseke waar ze in putten onderaan de Oosterscheldedijk minstens drie dagen moeten verwateren voor ze kunnen worden vervoerd. Dat transport per auto naar Yerseke is nodig, omdat de vier schepen die de oesters uit de Grevelingen vissen net heen en weer mogen varen naar Yerseke. Men

wil zoveel mogelijk het risico beperken, dat de ook in de Oosterschelde voorkomende geheimzinnige oesterziekte zich ook tot de tot dusver onbesmette Grevelingen uitbreidt.

De tien in de Vervoer verenigde oesterexporteurs hebben afspraken gemaakt over de verdeling van de uit de Grevelingen aangevoerde en nog aan te voeren oesters. De helft van de dagelijkse vangst gaat pondsgewijs naar de tien leden, de andere helft wordt onderling bij opbod verkocht.

De handelaar die een grote afzet heeft kan zich er zo van verzekeren dat hij voldoende oesters heeft, maar hij moet er dan natuurlijk wel voor betalen.

Men verwacht dat het totale oesteraanbod in West-Europa — gezien ook in de mate waarin de gevreesde oesterziekte in Frankrijk heeft huis gehouden — dit seizoen niet zo groot zal zijn.

Wat de prijzen betreft verwacht men weinig verschil met het vorig seizoen. Men schat dat een half dozijn oesters in een restaurant zo'n 30 tot 35 gulden zal gaan kosten. „We hebben de maximumprijs onderhand wel bereikt. We moeten ervoor zorgen dat de oester in de mond kan blijven”, is de mening van de oesterhandel.

Totdaar dit vakblad.

Van onze zijde kunnen we deze visie slechts beaamen, daar we ter plaatse niet alleen een uiterst ver-

zorgd bedrijf konden gadeslaan, maar chteraf de proef bij de som hebben gezet en we ons die zo genoemde Hollandse oesters hebben laten opdienen om er getuige van te zijn, dat ze werkelijk de beste zijn die we sedert vele jaren hebben verorberd en in Europa hun gelijke niet hebben.

Apollinaris

natuurlijk mineraal spuitwater



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

Apollinaris
het water dat ijzer doet verteren



Foto „De Visserijwereld”

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van
4.10.1981 tot 10.10.1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN :

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35, behalve op 4 en 10.10.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 19u00
- Dagelijks te 04u00, behalve op 4, 5 en 10.10.1981
- Dagelijks te 16u00 en te 22u00, behalve op 10.10.1981
- Op 4, 9 en 10.10.1981, bijkomende afvaart te 07u00
- Op 4 en 9.10.1981 bijkomende afvaart te 10u00
- Op 4 en 10.10.1981, bijkomende afvaart te 13u00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u15 en te 05u15
- Dagelijks te 02u30 en te 06u40, behalve op 4.10.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 20u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 23u59
- Dagelijks te 03u00, behalve op 4.10.1981
- Dagelijks te 07u00, behalve op 4 en 10.10.1981
- Dagelijks te 09u00, behalve op 4, 5 en 10.10.1981
- Op 4, 9 en 10.1.1981, bijkomende afvaart te 12u00
- Op 4 en 9.10.1981, bijkomende afvaart te 15u00
- Op 4 en 10.10.1981, bijkomende afvaart te 18u00
- Dagelijks te 21u00, behalve op 10.10.1981

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 23u45
- Dagelijks te 01u10, behalve op 4.10.1981
- Dagelijks te 20u55, behalve op 10.10.1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN :

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08u40, te 11u50, te 13u50 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 11u25, te 14u25, te 16u25 en te 22u05

Het EEG-visserijbeleid in de Gemeenschap en tegenover derden

In de „Visserij”, het jaarverslag 1980 uitgegeven door het Nederlandse Ministerie van Landbouw en Visserij, Directie van de Visserijen, dat ons zo pas bereikte, krijgen wij een overzicht over het visserijbeleid van de EEG in de Gemeenschap zelf en over hetzelfde beleid met derde landen. Niettegenstaande wij regelmatig, maar dan afzonderlijk, de door de Commissie vastgestelde en door de Ministerraad goedgekeurde verordeningen in onze uitgaven weergaven, menen wij toch dat het niet van belang ontbreekt is, het verslag van «Visserij» dat deze verordeningen in kronologische volgorde vooropzet, weer te geven.

E.G.-VISSERIJBELEID

a. Intern beleid

Sinds Nederland op 25 december 1977, evenals de andere lidstaten van de Gemeenschap naar het voorbeeld van veel derde landen de visserijzone uitbreidde tot 200 mijl, is er ook in 1980 nog geen aan deze situatie aangepast Gemeenschappelijk visserijbeleid tot stand gekomen.

Alleen op het terrein van de instandhouding en het beheer van de visstanden werden enige voorstellen gemaakt. Zo hechtte de Raad van Ministers op 26 maart zijn goedkeuring aan twee verordeningen. De eerste betrof een aantal voorschriften voor de vangstmelding over vangsten door vaartuigen van de lidstaten, zoals de verplichting voor de schipper een logboek bij te houden en de aangelande vangst te melden en de verplichting voor de lidstaten de aanvoer aan de Commissie te melden. De lidstaten konden echter in 1980 niet tot overeenstemming komen over de vorm en inrichting van het aanlandingsformulier en het logboek, waardoor de verordening in 1980 niet uitgevoerd kon worden. Een tweede verordening die op 26 maart werd goedgekeurd betrof de vaststelling van de totaal toegestane vangsten (TAC's) voor 1980 per vissoort en per vanggebied. Ondanks het aandringen van Nederland op een TAC

haring in de Noordzee bleef in deze verordening de haringvisserij in de Noordzee verboden.

Een derde belangrijke maatregel was de op 30 september 1980 door de Raad vastgestelde verordening houdende een aantal technische maatregelen voor de instandhouding van de visbestanden. Bij deze verordening is door de Gemeenschap onder andere vastgesteld welke maaswijdten zijn toegestaan, en voorts bevat ze bepalingen ten aanzien van de minimummaten voor vis, de grootte van bijvangsten en gesloten gebieden.

Op 28 oktober heeft de Raad zijn principiële goedkeuring gehecht aan gemeenschappelijke voorschriften inzake de controle op de activiteiten van vaartuigen van de lidstaten op zee en in de havens en de controle op de aanvoer van vissoorten waarvoor totaal toegestane vangsten gelden, geharmoniseerd.

Ondanks de verklaringen van 30 mei waarbij de lidstaten afspraken om vóór 1 januari 1981 tot een algemeen gemeenschappelijk beleid in de visserijsector te komen, is in de Raad geen overstemming bereikt over essentiële punten van een dergelijk beleid zoals de regeling inzake de toegang tot de visserijzones, de herstructurering in de visserijsector en de verdeling van de totale toegestane vangsten van de Gemeenschap over de lidstaten.

b. Extern beleid

Er zijn in 1980 aanzienlijke voorstellen gemaakt bij de onderhandelingen over de visserij met derde landen. De Gemeenschap heeft visserij-overeenkomsten gesloten met Noorwegen, Zweden, Spanje, de Faeroër, Canada, Senegal, en Guinee-Bissau.

De overeenkomsten met Noorwegen en Zweden zijn van bijzonder belang aangezien zij met name een kader tot stand brengen voor de samenwerking tussen deze landen en de Gemeenschap op het gebied van de instandhouding en het beheer van gezamenlijke visbestanden.

Deze overeenkomsten geven regels en voorwaarden op grond waarvan vaartuigen van de ene partij mogen vissen in de 200-mijls-zone van de andere.

De overeenkomst met Guinee-Bissau, die om de twee jaar kan worden herzien, berust op dezelfde beginselen als de overeenkomst die de Gemeenschap en Senegal op 15 juni 1979 hebben getekend. Zij kent visrechten toe aan vaartuigen uit de Gemeenschap in ruil voor een financiële compensatie, waarvan een gedeelte voor rekening van de Gemeenschap komt.

Op 29 november 1980 werden de onderhandelingen met Canada over een ontwerp voor een langlopende visserij-overeenkomst beëindigd. In dit ontwerp is bepaald onder welke voorwaarden elke partij die vaartuigen van de andere partij in zijn visserijzone mag laten vissen in het

tijdvak 1981-1986. De overeenkomst voorziet ook in tariefconcessies voor Canadese vis- en visproducten op de EG-markten.

Wanneer de overeenkomst wordt geratificeerd verkrijgt de EG aanzienlijke visrechten in de Canadese wateren: hiervan zal voornamelijk de Duitse «hochsee» vloot profiteren gelet op de traditionele patronen.

De Raad heeft deze overeenkomst, vooraf vanwege de problemen met het interne beleid, in 1980 niet meer geratificeerd.

De overeenkomst met Spanje, die in facto sinds 1979 wordt toegepast, is op 25 november 1980 door de Gemeenschap geratificeerd. Op grond van deze overeenkomst mogen Spaanse vissers aanzienlijke hoeveelheden o.a. heek en sardinelten vangen in de westelijke wateren van de Gemeenschap.

Door de Gemeenschap is met IJsland onderhandeld over een kadrovereenkomst voor de visserij. De onderhandelingen worden in 1981 voortgezet. Bovendien heeft de Gemeenschap in 1980 deelgenomen aan de werkzaamheden van de Visserijorganisatie voor het noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan (NAFO), de Visserijcommissie voor de Oostzee en de conferentie voor de opstelling van een nieuw verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren.

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

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-1912*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117