het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 9 oktober - Nr. 36

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

WAT JONGE SCHIPPERS EN MOTORISTEN MOETEN WETEN

De aankoop van vissersvaartuigen

Het is elkeen bekend dat vooral in Nederland, de vissersvloot steeds met groter vaartuigen en krachtiger motoren wordt uitgerust. Dat men vaartuigen van vijf, tien en meer jaren naar het buitenland aan hoge prijzen tracht te verkopen, is niet minder waar. Dat verschillende van die vaartuigen niet aan de normen van stabiliteit voldoen en van nog andere een hypotheek nog niet afgeschreven werd, is ook een feit.

De ondervinding der laatste jaren heeft in dat opzicht veel geleerd en vooral aangetoond, dat men niet voorzichtig genoeg kan zijn, vooraleer zich met een handteken te laten vangen om een zogezegd uitstekende aankoop te doen, waarvan achteraf blijkt, dat alles niet koek en ei is en dat commissielonen ook een grote rol spelen bij hen, die U zogezegd goede raad hebben gegeven. Wij hebben het hier vooral over de aankopen in het buitenland en wensen het daarna ook te hebben over de nieuwbouw en de aankoop van oude vissersvaartuigen in eigen land, waar vooral geldleningen en het stichten van P.V.B.A.'s mee gepaard gaan en deze jongeren zich maar al te gemakkelijk laten leiden of beetnemen zonder een berekening te hebben gemaakt van de wijze waarop zij hun financiële verplichtingen daarna kunnen naleven of voor welk deel zij vennoot geworden zijn.

Onze vissers zijn immers uitstekende mensen op zee en over hun vakmanschap valt niet te twijfelen. Maar een zaak (want een rederij is een zaak) financieel beheren, daar zijn weinigen van hen bekwaam toe, tenzij ze een vrouw hebben, die zich er mee bezig houdt.

En zeggen we het maar zoals het is : in onze vissersfamilies zitten er knappe vrouwen, die 's mans financies beter beheren dan zij zelf.

In de laatste drie jaar, heeft dus de nieuwbouw, de aankoop van een schip in binnen- en buitenland door een jonge schipper of motorist, al veel aanleiding gegeven tot misbruiken, verkeerde opvattingen en misverstanden.

Het bouwen of aankopen van een schip gaat tegenwoordig gewoonlijk gepaard met het vormen van een p.v.b.a. met de ene of andere geldschieter, 't zij van beroepskrediet, privé Spaarkassen, de N.M.K.N. of mogelijks, kapitaalkrachtige personen of firma's, deze laatsten thans menend in de visserij toekomst te kunnen vinden om hun kapitaal daar nog te zien opbrengen.

Deze geldschieters zoeken dus bekwame jonge schippers of motoristen op, die eventueel voor een VOZOR-premie van één tot vier miljoen en een provinciale premie in aanmerking kunnen komen.

Deze vissers die het avontuur met zo'n partners aangaan, zijn veel te weinig of dikwijls verkeerd ingelicht omtrent hun rechten en plichten, wat een p.v.b.a. is en handelen bij pot en pint lichtzinnig en zonder nadenken. Alles wordt hen mooi voorgespiegeld. Zij gaan dus het avontuur aan zonder te beseffen wat hun inbreng is, zonder hun financiële berekening te maken en de verplichtingen of rechten er uit voortspruitend. Zij brengen bij nieuwbouw nochtans niet alleen een VOZOR-premie in (voor zolang het nog duurt), maar nu ook een provinciale, wat al 6,5 miljoen kan betekenen. En dan spreken wij niet van hun vakkennis op zee, en die het aanbrengen van het visje is, waardoor het geïnvesteerd kapitaal al of niet zal opbrengen.

Dat in de laatste tijd, men meer begint te beseffen, wat dit alles betekent, en alduS aanleiding heeft gegeven tot ernstige meningsverschillen, is te begrijpen en geeft stof tot nadenken, daar waar deze onwetendheid, misbruiken of misverstanden voor gevolg hebben. Want eens de exploitatie begonnen, komen de financiële zaken en allerlei verhandelingen door de zaakvoerder een voorname rol spelen. En daarvoor zijn vissers meestal als jongeren zonder ondervinding, niet opgewassen.

Een visser denkt meestal alleen aan de zee, aan zijn vangst en wat hij er voor zal krijgen.

De hobby en de droom van de jonge schipper of motorist, die de visserij in het bloed zit, is nochtans eigenaar worden van een schip.

Sommigen onder hen hebben daarin voorlichting van hun vader die visser of reder is geweest.

Vooral te Nieuwpoort en Zeebrugge-Heist is het vader en moeder, die reders van één of meer schepen geweest zijn, die hun leidraad kunnen zijn, maar THANS ook van die ingewikkelde huidige opgelegde voorwaarden weinig of niets kennen. Daardoor zijn ze over het algemeen veel te weinig bewust van de huidige financiële gevaren die gepaard gaan met het eigenaar worden, met mensen die menen van de beroepskennis dezer jonge vissers gebruik te kunnen maken om hun kapitaal en de doeleinden daaraan verbonden, rendeerbaar te maken.

Sedert enkele jaren zijn er al verschillende knappe schippers bij gebrek aan voldoende kapitaal aldus scheep gegaan, maar sommigen hebben er alles bij verloren. De ondervinding heeft velen geleerd, dat dit scheepgaan in veel opzichten tot op heden niet zeer gelukkig is geweest. En wanneer ze de balans van een jaaruitbating bekijken, dan kan niet gezegd worden, dat deze renderend is geweest. Hun werkkracht op zee en hun knapheid als visser alleen, heeft gediend om hen die ze overhaalden om met hen een P.V.B.A. te vormen, in allerlei vormen daarvan financieel te laten profiteren. De gezondste uitbatingen zijn tot op heden deze gebleken, waar schipper en motorist samen scheep gingen en naar goede raad luisterden, ofwel de schipper het alleen trachtte te bolwerken.

Het is ook een feit, dat sommige reders niet vissers, eens hun schip of schepen oud worden, ze deze gemakkelijk aan jongeren trachten af te zetten, die niet bewust zijn van de toestand inzake slijtage van schip, tuig en motor met voor gevolg, dat ze de miserie welke een ander langzaam door ouderdom gekregen heeft, gekocht hebben met al de gevolgen van dien.

Het is niet moeilijk van dit alles voorbeelden aan te halen en de gevolgen er van, op te sommen.

In ons nummer van 19/6/1981 hadden wij het over „De aftakeling van onze vissersvloot".

In dat van 21/8/1981 over „De aankoop van tweede-handsschepen in binnen- en buitenland" en in ons unmmer van 28/8/1981 over „Zal men in België nog schepen kunnen bouwen ?".

Na al wat we vaststellen hebben wij het daarom nuttig geoordeeld in deze kolommen hierop eens te moeten terugkomen, omdat vooral de jongeren zich niet zouden laten verkeerd inlichten en te lichtzinnig zouden scheep gaan met de ene of andere geldschieter of een oud vissersvaartuig in binnen- of buitenland zouden aankopen ZONDER ZICH VOORAF BIJ DE BEVOEGDE OVERHEID GOED TE LATEN VOORLICHTEN.

AANKOOP VAN EEN VISSERSVAARTUIG IN HET BUITENLAND

Het is een feit dat velen hierin ook de juiste draagkracht van hun rechten en plichten niet kennen.

We hebben gemeend de jongeren hierop te moeten wijzen.

Hierna volgen enkele nuttige wenken.

(Zie vervolg blz. 2)

De aankoop van vissersvaartuigen

(Vervolg van blz. 1)

Bij aankoop van een vissersvaartuig in het buitenland is een toelating van de Minister van Verkeerswezen vereist om het schip onder Belgische vlag te brengen. Deze toelating dient aangevraagd vooraleer het schip aan te kopen. Het verdient aanbeveling geen koopakte te tekenen zolang men niet in het bezit is van de Ministeriële toelating om het vaartuig onder Belgische vlag uit te baten.

De aanvragen moeten liefst aangetekend worden gericht tot de directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, 104 Aarlenstraat 1040 Brussel. Bij de aanvraag dienen alle mogelijke inlichtingen gevoegd : bouwjaar van schip en motor, naam van de vreemde verkoper, bewijs van inspectie of klassificatiemaatschappij, afmetingen van het schip enz... Voor het bespoedigen van de afhandeling van de aanvraag is het aan te raden een afschrift van de aanvraag en van alle beschikbare gegevens over te maken aan het districthoofd van de zeevaartinspektie te Oostende, die steeds bereid is met zijn staf, de stabiliteit van het vaartuig en al wat nodig is om het vaartuig te mogen uitbaten kenbaar te maken.

Een toelating om een vreemd vaartuig onder Belgische vlag te brengen wordt slechts gegeven indien welbepaalde voorwaarden vervuld zijn :

1. een tonnemaat ongeveer gelijk aan die van het in te voeren schip moet aan de Belgische vissersvloot worden onttrokken om te beletten dat door de invoer van vreemde schepen onze zeevisserijvloot een te sterke uitbreiding zou krijgen ;
2. de aanvrager moet een gevestigde reder of een gebrevetteerde schipper of motorist zijn ;
3. het bewijs moet worden geleverd dat de aanvrager werkelijk eigenaar zal worden van het vaartuig en niet optreedt voor rekening van een persoon vreemd aan onze zeevisserij ;
4. Het schip moet min dan 10 jaar oud zijn.

Alleen van de laatste regel, de ouderdom van het schip, kan uitzonderlijk worden afgeweken. Dit kan het geval zijn bijvoorbeeld als het schip belangrijke vernieuwingswerken heeft ondergaan of met een nieuwe motor werd uitgerust en dus om een jonge schipper of motorist toe te laten zijn eigen vaartuig te voeren in het vooruitzicht van latere nieuwbouw.

Dergelijke afwijking kan slechts worden verleend na grondig onderzoek over de toestand van het schip door de diensten van het Bestuur van het Zeewezen.

Er kan de kandidaat-kopers niet genoeg worden aangeraden in geen enkel geval een definitieve koopakte te tekenen zolang de officiële toelating niet in hun bezit is. Ook dient nagegaan of het schip wel beantwoordt aan de eisen van de Belgische zeevaartinspektie en of geen belangrijke aanpassingswerken dienen te worden verricht om de visserij in België uit te oefenen die de reder op het oog heeft. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat het schip in het buitenland op een visserij werd ingezet die kleinere brandstoftanks mogelijk maakt dan voor de Belgische visserij nodig zijn. Het plaatsen van bijkomende tanks kan nadien aanleiding geven tot moeilijkheden voor het bekomen van het certificaat van zeewaardigheid en het afkeuren van het schip meebrengen.

Het verlenen van de toelating om een schip onder Belgische vlag te brengen, betekent nog niet dat ook scheepskrediet kan bekomen worden volgens de wet van 1948. Aanvragen voor scheepskrediet dienen afzonderlijk gericht tot de directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en tot de N.M.K.N. Alleszins staat vast dat voor schepen van meer dan 10 jaar oud, tenzij bellangrijke redenen en argumenten, in geen geval scheepskrediet wordt verleend, tenzij bv. het bewijs van modernisering en van het inbouwen van een nieuwe motor welke zeker de tien jaar ouderdom niet heeft bereikt en daarenboven de Bruto tonnage van onze vloot der laatste jaren niet overschrijdt.

Een volgende maal zullen we het hebben over de mogelijkheden van het aankopen van vissersvaartuigen in eigen land en welke voorzorgen dienen in acht genomen te worden.

Tenslotte zullen we het hebben over de bouw van nieuwe vissersvaartuigen voor de toekomst, de financiële aspekten er van en hoe de huidige toestand zich voordoet, nu de regering gevallen is, niemand weet wat voor de toekomst zal beslist worden inzake het Fonds der Marine en of er sloopprémies, VOZOR en Provinciale premies nog voor in aanmerking zullen komen.

P. Vandenberghe.

DE REDERSCOOPERATIEVE VERZEKERING HULP IN NOOD VERBETERDE ZIJN POLISVOORWAARDEN

Vorige week donderdag is de beheerraad van de Redersverzekeringscoöperatieve „Hulp in Nood" opnieuw bijeengeroepen onder voorzitterschap van de h. Arthur Coene om te beraadslagen over het financieel beleid, de polis en de herverzekering der schepen.

Nadat een beperkt komitee gedurende drie verschillende vergaderingen de polisvoorwaarden had bestudeerd en voor volgend jaar aangepast aan de mogelijkheden van de maatschappij, werden deze, rekening houdend met de vele financiële moeilijkheden der reders van het ogenblik, ten zeerste verbeterd. Ook werd beslist de herverzekering voor Totale Verliezen en voor opslepingen, redding en hulp op zee voor het jaar 1982 te herverzekeren, alsook de schadegevallen voor oorlogsrosico's (mijnen, bommen) te blijven verzekeren zonder verhoging van premie.

Tenslotte werd beslist, zoals in de laatste algemene vergadering overeengekomen, op de premies van het jaar 1980, tussen 15 oktober en 1 november een ristourne uit te keren aan alle leden, die in 1982 hun vaartuig opnieuw verzekeren.

Kennis werd gegeven van het feit dat met Nederlandse reders, alsook twee Franse maatschappijen besprekingen werden gevoerd, daar deze om de mogelijkheid verzocht hebben, zich bij Hulp in Nood te mogen aansluiten.

Tot op heden was dit statutair niet mogelijk, maar de tijden veranderen.

Deze uitstekende verzekering wordt in Europees verband aanzien als de meest leidende in zake vissersvaartuigen en verzekert op het huidig ogenblik 70 % der Belgische vissersvaartuigen in uitbating.

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

DE FAKKEL VAN DE ZEE

Traditiegetrouw organiseert de Koninklijke Nationale Strijdersbond van België, groepering „Het Noorden" ter herdenking van de Wapenstilstand 1914-1918 een huldebedevaart „Fakkel van de Zee" genoemd. Het is een plechtigheid die ieder jaar start te Nieuwpoort, waar de symbolische vlam wordt ontstoken. Dat zal dit jaar gebeuren op zaterdag 17 oktober e.k. De fakkel zal ontstoken worden in volle zee, aan boord van de MS1 Hasselt, een vaartuig van de Zeemacht. Er wordt ingescheept te Oostende om 12u.20 en de aankomst van de fakkel wordt voorzien om 14u.30 ter hoogte van de vismijn te Nieuwpoort, waar een korte ontvangstplechtigheid is gepland.

Stoetsgewijze wordt opgestapt naar het vissersmomnument waar bloemen zullen worden neergelegd. De fakkel vertrekt omstreeks 14u.45 uit Nieuwpoort naar de andre kustgemeenten waar gelijkaardige plechtigheiden zullen plaats grijpen.

WIJZIGING VAN HET ZEEVAARTINSPEKTIEREGLEMENT

Reders en schippers opgepast

In het Belgisch Staatsblad van 3 oktober 1981 verscheen een K.B. van 10 juli 1981 waarbij het K.B. van 20 juli 1973 houdende het zeevaartinspektiereglement, gewijzigd werd.

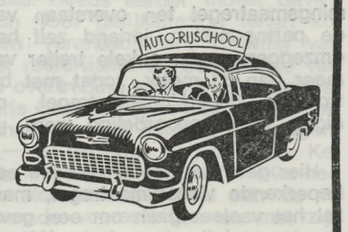
Deze wijzigingen zulen volledig in de Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak voor 1982 opgenomen worden.

Twist tussen Brussel en de Britten

DE TOEGELATEN MAASWIJDTE IN DE KREEFTJESVANGST

Volgens de Britten zal een voorstel van de Kommissie te Brussel om de minimum netmaswijdte voor de kreeftjesvangst op 22 cm. te brengen, aanleiding geven tot heel wat verwarring. Volgens de Britten is men te Brussel uitgegaan van een meting gaande van de top van de snuit tot het einde van de staart om op deze basis tot de 22 cm. te komen. Tot nog toe ging men echter altijd uit van metingen volgens de schaallengte. Aldus komt men te Brussel tot een voorstel van een karkaslengte van minimum 77 mm, terwijl dit in Groot-Brittannië reeds 80 mm was en onlangs verhoogd werd tot 83 mm. Veel andere partnerlanden hebben trouwens reeds een minimumlengte boven de 77 mm, zoals onder meer Frankrijk met 80 mm die overeenkomt met een netmaaswijdte van 23 cm. Ierland heeft zelfs een karkaslengte van 83 mm en West-Duitsland zelfs van 84 mm. Dit laatste komt overeen met 24 cm maaswijdte.

Voor Groot-Brittannië komt het voorstel van de Brusselse Kommissie dan ook als zeer ongelegen en zelfs dom voor. Volgens de Britten zou de lengte van de karkas 83 mm moeten zijn, hetgeen dan overeenkomt met 23 cm. netmaaswijdte en niet met de 22 cm. van Brussel. Ook de ICES heeft de 83 mm en 23 cm. aanvaard. De Britten verwijten de Brusselse onderzoekers dan ook niet op de hoogte te zijn dat men al die jaren altijd is uitgegaan van de meting van de karkas en niet van de meting tussen snuit en uiterste deel van de staart. Ze verwerpen dan ook een netmaaswijdte, die gesteund is op ter in de Noordzee. De oliellozingen zal leiden tot een overbevissing en de kreeftjes niet zal toelaten op geslachtsrijpheid te komen. Wat de Britse maatregelen ter zake zullen zijn en of zij met de andere partnerlanden tot een gezamenlijke stelling zullen komen, dient nog afgewacht. Ten slotte moeten alle voorstellen van de Kommissie door de ministerraad aanvaard worden en, in geval van eensgezindheid onder de partnerlanden, zien we dus wel een mogelijkheid zitten dat de Britten het kunnen halen.



VEILIG EN VLUG UW RIJBEWIJS !

Volg een speciale kursus bij de erkende

BRUGSE AUTORIJSCHOOL

MASSCHO in de AARTSHERTOGINNESTR. 45, OOSTENDE op :

19, 20, 21, 22, 23 okt. v. 19 tot 21 u.

Rijlessen met automatiek of versnellingen.

Inschr. maandag of woensdag a.s. van 14 tot 18 u. of 19 okt. om 19 u. in de school **Aartshertoginnestr. 45, Oostende, tel. 70.00.20.**

(8746V)

RADAR VOOR OPSPORING VAN OLIEVERONTREINIGING OP ZEE

Een nieuw radar- en fotografiesteem kan olievlekken tengevolge van spuiters of tengevolge van lozingen lokaliseren. Het Noorse staatsverontreinigingstoezicht (STF) heeft de uitrusting daarvoor van het Zweedse industrieconcern L.M. Ericson gekocht. Het systeem wordt in een vliegtuig gemonteerd dat ten allen tijde klaar staat om op speurtocht naar olieverontreiniging te gaan. De behoefte om snel en effektief olieverontreiniging op zee te kunnen lokaliseren werd 't eerst gevoeld na de Bravospuiter in de Noordzee. De oliellozingen van de twee Griekse schepen « Ifovos » en « Stylis » in het begin van dit jaar maakten de behoefte nog dringender.

Het systeem wordt SLAR genoemd voor : „Sidelooking Airborne Radar". De radar heeft een aktieradius van 20 km. naar opzij in een betrekkelijk smal spoor. Door de voorwaartse beweging van het vliegtuig wordt een strook van de zee afgezocht. Deze wordt geregistreerd op de monitor en op de video-tape.

Het vliegtuig wordt ook uitgerust met twee fotografietoestellen. Op de foto van schepen of dergelijke verontreinigingsbronnen wordt op dezelfde manier de tijd, de datum en de positie geregistreerd. Dit kan als bewijsmateriaal dienen indien dit nodig mocht zijn.

Zweden, Denemarken en Noorwegen bespreken nu de mogelijkheid om een gemeenschappelijke inspektie te organiseren voor hun gemeenschappelijke territoriale wateren met behulp van dit radarsysteem.

EEN HACHELIJK YOL-AVONTUUR

Iemand die zeker van geluk mag spreken, was de Britse yolvisser op kreeft uit Cairnbulg. Hij was te lang uitgebleven en werd met zijn 4,5 m bootje verrast door een opkomende storm met windkracht van 60 mijl per uur, hetzij meer dan 100 Km./uur !

Toen vastgesteld werd dat de yol over tijd was, ging de reddingsboot van Fraserburg op zoek en geraakte tot op één mijl in de buurt van de yol, zoals de enige opvarende van het betrokken bootje later vertelde, om dan onverrichterzake terug te keren.

In de vroege morgen ging de reddingsboot dan terug op zoektocht. Nochtans was het een helikopter van de kustwacht die eveneens ingeschakeld werd, die de op zee dansende yol ontdekte.

De ten einde verkleumde visser werd met de boordlier van de helikopter aan boord gehesen.

Naderhand vertelde hij dat zijn motor uitgevallen was, hetgeen de reden was waarom hij niet weg kwam. Gezien zijn pogingen om de motor op gang te krijgen vergeefs waren, was hij begonnen te roeien maar met de hoge golven en het op en neer kaatsen van de yol, moest hij dat na een tijdje opgeven. Toen kreeg hij een hulpmastje recht met een stuk zeil om het opdrift gaan te verhinderen, maar na nog geen kwart-minuut werd mast en zeil door de stormwind weggeblazen. Vanaf dit ogenblik, aldus de betrokken schipper, moest ik al mijn inspanningen richten op het niet over boord gaan. Normaal heb ik altijd vuurpijlen in mijn boot, maar ook dit was nu het geval niet, zodat ik verplicht was mij zo goed mogelijk vast te sjorren en op het „goed velle het uit" af te wachten. Wel heb ik de reddingsboot gezien, maar in het zware stormweder was roepen en zwaaien zinloos. Ik geraakte tot op de beenderen verkleumd en half verdoofd, wat misschien nog gelukkig was, tot ik in de vroege morgen het spetterend geluid van een helikopter hoorde, die mij gelukkig zelf ontdekt had. Hoe ik uit de boot tot aan boord hiervan geraakte, kan ik me zelf niet goed meer voorstellen.

Anderzijds blijkt uit dit verhaal toch ook dat een goed dansende yol toch nog altijd uiterst goed de zee houdt.

TE KOOP

Prachtig

STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen
325 fr. per 1.000
Z.w. : H Baelskaai 30.
8400 Oostende

(3937N)

NOTARIELE AANKONDIGING

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

DEFINITIEVE TOEWIJZING
na opbod

Op MAANDAG 26 OKTOBER 1981 om 16 uur stipt in de Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende, van :

TWEE HANDELSHUIZEN EN TWEE WOONHUIZEN

(samen één blok vormende)

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

KOOP EEN :
WOONHUIS Voorhavenlaan nr 61, groot 72 m2, bevattende kelders en 3 appartementen.
Onmiddellijk vrij mits betaling.
HOOGST GEBRACHT op slechts 500.000 F.

KOOP TWEE :
HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 63, groot 110 m2, bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen.
Gebruik : wachtzaal en bureel verhuurd mits 6.180 fr. om de 3 maand overige onvergeld gebruikt.
HOOGST GEBRACHT op slechts 605.000 F.

KOOP DRIE :
HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 65, groot 106 m2, bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen.
Gebruik : eerste verdieping verhuurd mits 2.500 fr. per maand, andere plaatsen onvergeld gebruikt.
HOOGST GEBRACHT op slechts 500.000 F.

KOOP VIER :
BERGPLAATS met APPARTEMENT, Noord Edestraat 36, groot 138 m2, bevattende : grote werkruimte met inrijpoort en appartement.
Gebruik : werkruimte vrij en appartement verhuurd mits 2.438 fr. per maand.
HOOGST GEBRACHT op slechts 500.000 F.

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

RECHT VAN SAMENVOEGING.
Alle verdere inichtingen ten kantore van voornoemde Notarissen.

(8744V)

DE SPANVISSERIJ STAAT VOOR DE DEUR

Maatregelen te Nieuwpoort

De herfst heeft zijn intrede gedaan en dat betekent meteen dat ook de visserij stilaan naar de spanvisserij zal overschakelen. Teneinde de veiligheid van eenieder te waarborgen heeft het stadsbestuur in samenwerking met de vismijndirektie enkele maatregelen getroffen die van toepassing zijn voor alle vaartuigen die vanaf 12 oktober hun vangsten zullen lossen op de visserskaai.

— 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 maneuvreren 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.

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

Nederlandse moderne supertreiler opgebracht

450 DUIZEND FR. KOSTEN PER OPLIGDAG !

De Sch.106, één der modernste Nederlandse motorhektreilers van 842 Brt. met een motor van om de 3.000 PK. werd verleden week door de Ierse marine in de Zuid-Ierse wateren op zijn vangst gekontroleerd en naar de haven van Cobh nabij Cork opgebracht. Inderdaad werd aan boord haring aangetroffen, die in het gebied waarin de „Sch.106" zou gevist hebben, niet mag gevist worden.

Volgens de rederij „Jaczon" uit Scheveningen gaat het echter om reglementair gevangen haring enkele dagen voorheen op de Hebriden gevangen, waar het wel mocht. Deze haring werd in de diepvriesafdelling bewaard. Of dit echter volledig overeenstemt met de bevindingen van de Ierse marine, zou nog deze week worden uitgemaakt door de bevoegde rechtbank.

Behalve verscheidene honderden ton haring die in de Hebriden werd gevangen, had het schip eveneens driehonderd ton sprot en makreel aan boord die, echter in de betrokken Zuid-Ierse wateren gevangen werd. Of hierbij een bepaalde hoeveelheid haring als bijvangst aanwezig was, zullen we naderhand bij de behandeling van dit geval voor de rechtbank kunnen vernemen, eveneens, zo dit het geval is, hoe groot deze bijvangst was, want dit mag geen bepaald ten honderd te boven gaan.

In elk geval verwacht men dat het vonnis alle kanten uit kan en dat een borgsom zal gevorderd worden voor het vrijlaten van de „Sch.106".

Volgens de betrokken rederij kost één dag verplicht opliggen anderzijds 450 duizend B. fr. ! zodat het duidelijk is, dat men zo spoedig mogelijk wenst tot een uitkomst te komen in verband met het eventueel bepalen en verlenen van een borgsom om het schip weer vrij te krijgen. Maar ook de Ierse regering heeft er belang bij dat het vaartuig, indien er al twijfel kan aanwezig zijn over het eventueel illegaal opbrengen van het vaartuig, de opligperiode zo klein mogelijk te houden. We herinneren ons in dit verband een opbrengen van verscheidene Nederlandse treilers van meer dan 33 meter en/of meer dan 1.100 PK. door de Ierse marine enkele jaren terug, dit in uitvoering van één door de Ierse regering genomen nationale maatregelen ter bescherming van de visstand. Door de Nederlandse regering werd toen bij de Commissie te Brussel klacht ingediend. De zaak die naderhand voor het Hof van Justitie te Luxemburg voorkwam, gaf aanleiding tot een veroordeling van Ierland en het toekennen van schadevergoeding aan de Nederlandse betrokken opgebrachte treilers. Toen was de zaak echter duidelijk genoeg omdat het ging om één door Ierland genomen diskriminerende beschermingsmaatregel ten overstaan van de partnerlanden. Ierland zelf had omzeggens geen enkele treiler van meer dan 33 meter, zodat met betrokken beperkingsmaatregel, de eigen vloot bevoordeligd werd.

Hier gaat het echter niet om een beperkende visserijmaatregel, maar zal het veeleer gaan om een geval van appreciatie door de rechtbank, zodat, mocht de rechtbank overtuigd zijn dat die „Sch.106" een overtreding heeft begaan, het een kostelijk geval kan worden voor de rederij „Jaczon". Alleen twijfel kan schipper en rederij ten gunste uitvallen.

Wat ons anderzijds eveneens treft, aangenomen dat het door de rederij naar voor gebracht kostencijfer per dag van verpicht opliggen juist is, namelijk 450 duizend B. fr., zeggen een klein half miljoen, we ons toch afvragen hoe een uitbating van dergelijk vaartuig nog haalbaar is ! We moeten op zekere manier dan ook de moed, of is het lef of waaghalzerij (?), van bepaalde rederijen bewonderen, die het nu nog altijd aandurven, zoals dit onlangs het geval was, om treilers van 71 meter lengte met hoofdmotor van 3.400 PK. in uitbating te brengen. De toekomst zal hier echter uitwijzen of het risiko hier niet te hoog zal liggen.

DERMUL

Christinastr. 61, Oostende
tel. 059/70.76.51
verkoopt tegen sterk verminderde prijzen nieuwe en zeer ruime huizen te Bredene, van prima kwaliteit.
Reeds een prachthuis voor 2.350.000 F.
Vraag ons om inlichtingen.
(8745V)

EUROPEES VISSERIJBELEID EIND DIT JAAR REEDS VAN KRACHT ?

De Europese landbouwministers zijn het dinsdagavond in Brussel eens geworden over een «mini-pakket» van maatregelen op visserijbeleid, waarvan volgens de Nederlandse minister, Drs. Jan De Koning, «het grote belang is dat het een eerste stap betekent op de weg naar een gemeenschappelijk Europees visserijbeleid». De Nederlandse minister wilde zich niet uitlaten over het tijdstip waarop dat visserijbeleid, waarover in de EEG al jaren wordt gesproken, een feit zal zijn. «Ik gok graag, maar niet zo grof», zei hij. De voorzitter van de visserijraad, De Britse landbouwminister, Peter Walker, wilde die gok kennelijk wel wagen. Hij zei dinsdagavond op zijn slotpersconferentie te verwachten dat zo'n visserijbeleid er aan het eind van dit jaar zal zijn.

Een voordeel van het rond maken van de overeenkomst met Canada is dat hoogstwaarschijnlijk de Duitse hoogzeevloot zonder problemen in Canadese wateren kan gaan vissen. Dat is niet alleen een Duits, maar ook een Europees voordeel omdat daardoor de Duitse druk om «vervangende» vangsten in Europese wateren te krijgen verdwijnt. In het verleden heeft men de Duitsers tevreden moeten stellen door ze verschillende malen in Groenlandse wateren te laten vissen.

WIJ DOEN HET VOOR U !

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

PUBLIOS n.v.

H. Baelskaai 30, 8400 Oostende
Tel. 32.11.13 · 32.11.49

(4847N)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zittling van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart hebben de overtreders tegen het routeringssysteem in het Nauw van Kales en Dover Strait zich weer overvloedig gemeld. Aanleiding dus voor zowel rijkskommissaris Bentein als voorzitter Van der Cruyssen om andermaal een waarschuwing te laten horen aan het adres van de vaak al té ongedisciplineerde vissers die kennelijk geen moer geven om de bestaande reglementering. Alleen, zo zei voorzitter Van der Cruyssen, zal het niemand moeten verwonderen wanneer zowel de Franse als Engelse autoriteiten zelf het recht in handen zullen nemen en de Belgische schippers verplichten koers te zetten naar een Franse of Engelse haven waar dan ter plaatse rechtspraak zal gedaan worden en de sancties die dan kunnen vallen zullen vooral gevoeld worden in de beurs van de reder.

Tijdens de jongste zitting werd eerst een beslissing getroffen inzake een overtreding tegen het verkeersscheidingstelsel. Het ging met name om schipper Gevaert Jacky van de Z.16 «Kon-Tiki II» die zijn vaartuig gedurende ruim een uur tegen de voorgeschreven richting in liet lopen. Daarvoor krijgt schipper Gevaert een vermaning aangesmeerd.

Vervolgens vordert rijkskommissaris Bentein in een hele reeks identieke gevallen. Hierna zetten wij de boosdoeners op een rijtje :

— schipper Beernaert Robert van de Z.574 «Nautilus» moest zich verantwoorden om een scheve koers te hebben gelopen maar dat kon ook moeilijk anders want betrokken schipper gebruikte zeekaarten die... sedert 1971 niet meer waren bijgewerkt. Meteen liep hij met schip en bemanning toch wel een zwaar risico. Bovendien was het niet de eerste keer dat schipper Beernaert zich aan gelijkaardige feiten schuldig maakte terwijl het gebruik van oude zeekaarten bovendien een verzwarende omstandigheid is. Rijkskommissaris Bentein vordert tegen betrokken schipper een schorsing van minstens drie dagen.

— Meyers Georges, schippereigenaar van de Z.509 «Telstar» liet zijn vaartuig ook al een scheve koers lopen maar de schipper geeft de feiten wel hoe ; die zouden, steeds volgens de schipper, te wijten zijn geweest aan een onoplettendheid. Tegen hem vordert de rijkskommissaris een schorsing van minstens twee dagen.

— volgende in het rijtje is schipper Dewaele Robert van de Z.589 «Espéranza» die bovendien geen enkele reden van verschoning kan opgeven voor de feiten. Dat moet dan volgens rijkskommissaris Bentein een schorsing van drie dagen kosten.

— de Z.196 «Jan van Gent» komt zelfs twee keer voor op de lijst van de boosdoeners. Een eerste keer met matroos Blondeel François als roerganger. Betrokkene verdedigt zich met de melding dat hij mogelijks een verkeerde koers heeft uitgezet maar hij neemt de verantwoordelijkheid dan wel voor eigen rekening. Bovendien wordt de fout als minder erg aangezien zodat rijkskommissaris Bentein in zijn vordering slechts een vermaning vraagt.

Minder goed kwam schipper Compernolle Leon van hetzelfde vaartuig er van af want tijdens een andere reis liep hij een duidelijk scheve koers, terwijl hij zelf op de brug stond en daarvoor vordert de rijkskommissaris een schorsing van drie dagen.

— Tenslotte was er nog schipper Savels Robert en dat is het zwaarste geval dat woensdag werd behandeld. Schipper Savels liep met zijn treiler, de Z.176 «Romeo» gedurende niet minder dan twintig zeemijlen scheve koers en heeft bovendien geen gave uitleg voor de feiten. Bovendien is betrokkene helemaal geen onbekende voor de Raad. Reeds eerder moest Savels zich voor gelijkaardige feiten komen verantwoorden. Omwille van dat recidivisme en de zwaarte van de overtreding vordert rijkskommissaris Bentein tegen betrokkene een schorsing van minstens vijf dagen.

— Er was ook nog schipper Ketels Peter van de N.579 «Karine» die zich evenmin hield aan de vigerende voorschriften en met zijn vaartuig niet over een zo veel als mogelijk rechte hoek een verkeersbaan kruiste. Goed voor een schorsing van drie dagen oordeelt rijkskommissaris Bentein in zijn vordering.

AANVARING Z.128 «RACHEL» MET BRITSE TREILER

Op 6 april 1980 werd de Z.128 «Rachel», terwijl het vaartuig aan de korre lag, aangevaren door de Engelse treiler «St.-John» uit Lowestoft. Op het ogenblik der feiten werd de wacht verzekerd door Dirk Utterwulghe, zoon van de schipper.

Uit het onderzoek is gebleken :

- dat de schipper aan de wachtdoende matroos opdracht had gegeven hem te verwittigen wanneer de mist zou opkomen — wat het geval was — doch de roerganger liet na dit te doen, overtuigd dat het andere vaartuig, waarvan hij veronderstelde dat het een varend vaartuig was, voor de Z.128 uit de weg zou gaan
- de fout werd begaan de voorrangsregel in voorschrift 18 toegepast te hebben wanneer schepen niet in het zicht van elkaar zijn, wat strijdig is met I.A.R.

Ieder schip moet zich alsdan naar best vermogen gedragen volgens de vereisten van goed zeemanschap.

Voor Dirk Utterwulghe betekende dat ofwel zijn schipper verwittigen, of zodra de situatie gevaarlijk begon te worden bijtijds vaart uit het schip halen, uitkijk verscherpen om het andere vaartuig te repereren en in 't oog te houden, herhalen van aandachtsseinen, zelfs wanneer men zoals «in casu» geen seinen van het ander vaartuig zou horen.

De Raad houdt echter rekening met de jeugd van betrokkene en hoopt dat hij uit het gebeuren een lering zal hebben getrokken voor de toekomst. Om die redenen krijgt Dirk Utterwulghe een schorsing van vier dagen opgelegd om als hoofd van de wacht te varen.

● 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 OOSTBLOKFAKTORIJSCHEPEN NIET TEVREDEN OVER HUN BEVOORRADING IN MAKREEL

Zoals onze lezers weten, wordt de grote massa van de door de Britse en in het bijzonder door de Schotse purseseiners gevangen makreel rechtstreeks op zee overgeladen aan boord van de zich daar bevindende faktorijschepen, de meeste uit het Oostblok, alhoewel ook enkele uit Egypte zich ter plaatse bevinden.

Thans heeft de Britse agent die de belangen van de meeste van deze faktorijschepen behaarstigt, laten weten, dat het niet onwaarschijnlijk zou kunnen zijn dat de betrokken faktorijschepen het zouden laten afweten.

Inderdaad steken de meeste van de Britse treilers na het week-end in zee en is het op dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag dan volle bak zodanig, dat de faktorijschepen overbelast worden. De volgende dagen komt er dan geen kat meer aan boord en na de overbelasting zit men dan plots zijn vingers en duim te draaien aan boord van de faktorijschepen. De matrozen aan boord van deze schepen kennen waarschijnlijk geen verlengd week-end, men is er op sociaal gebied nog zo ver niet geevolueerd. Daarom ook heeft de betrokken agent de reders gewaarschuwd dat men, door het, voor de Oostblokschepen ongeördend optreden, de kans loopt, dat deze het volgend jaar achterwege blijven. In elk geval hebben de 9 faktorijschepen die thans vóór Ullapool liggen hun ongenoegen uitgedrukt over de ongeördende aanvoer.

Voor de betrokken Britse seiners zou het anderzijds ook een ramp betekenen moesten de betrokken vaartuigen inderdaad wegblijven.

De eigen vismeelfabrieken kunnen nu reeds moeilijk de aanvoer bijhouden en verwerken, zodat het tot een onoverzichtelijke situatie zou leiden moesten de faktorijschepen hun bedreiging ten uitvoer brengen.

Anderzijds is het voor de grote seiners heel wat renderender dat zij hun makreel niet allemaal aan boord moeten nemen, maar dat deze, minstens van de laatste trek, rechtstreeks uit hun netten langszij boord overgepompt worden.

Men heeft er dus inderdaad alle belang bij de aanvoer, in overeenkomst onder de reders, meer te spreiden.

Pogingen in die zin ondernomen door de agent die de faktorijschepen vertegenwoordigt zijn echter spaak gelopen. Anderzijds hebben drie Egyptische faktorijschepen het anker gelicht als gevolg van het stormweder dat een tiental dagen geleden lelijk huis hield in de Noordzee. Ze waren dergelijk weder niet gewoon en hun schepen zijn er ook minder tegen bestand.

Gevoelige uitbreiding van de Nederlandse vloot in 1980

In onze vorige uitgave verscheen onder deze hoofding een artikel over de Nederlandse vloot waarin men kon lezen dat de Nederlandse visserijvloot op 1-1-80 een totaal vlootbestand van 950 eenheden telde tegen 914 eind van ditzelfde jaar. Er was dus een aanwinst van 36 eenheden. Zoals wij het schreven zou er in feite een verlies van 36 eenheden geweest zijn. De lezer zal echter reeds aan de inhoud van het artikel begrepen hebben, dat de cijfers 950 en 914 in de aanhef van ons artikel verwisseld werden en dat men moet lezen dat de Nederlandse visserijvloot op 1.1-80 914 eenheden telde tegen 950 op het einde van ditzelfde jaar.

Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling Oostende

BELANGRIJKE MEDEDELING

1. Vanaf 12 oktober 1981 zal het Gewestelijk Werkloosheidsbureau overgebracht worden naar E. Beernaertstraat 104 - 106, telefoon (3 lijnen) 059/50.69.91.

Het Gewestelijk Werkloosheidsbureau is bevoegd om alle aangelegenheden inzake werkloosheidsuitkeringen, wachtgelden bij sluitingen van ondernemingen, brugpensioenen.

2. De Subregionale Tewerkstellingsdienst blijft gevestigd in de Brigantijnenstraat 2, telefoon (7 lijnen) 059/70.76.11 en is bevoegd voor alle aangelegenheden inzake arbeidsbemiddeling, beroepsopleiding, stages, BTK-projekten, Plan De Wulf, psychologische selectieonderzoeken.

3. Vertraging in de afhandeling van de zaken kan vermeden worden door uw verzoeken om inlichtingen, aangiften of briefwisseling rechtstreeks tot de bevoegde dienst te richten.

Haring en sprot voor de kleine Belgische kustvisserij op de Franse kust

Het is sinds jaren, dat de Belgische kleine kustvisserij, thans tot maximum 35 Brt. en met motoren beneden de 250 PK., onder de Franse kust op sprot mag gaan vissen. Vroeger, en we hebben het hier werkelijk over vele jaren terug, was het sprotseizoen voor onze kustvissers, niet alleen een belevenis, maar van zeer groot belang om het jaar goed te maken. Ouderen zullen zich wel de dagen van Sint-Maarten en Sint-Niklaas herinneren, toen vooral te Oostende, de sprotaanvoer, vanaf 1 november, toonaangevend was en ganse ladingen aangevoerd werden en wat meer is, hun weg tot de verbruiker of tot de verwerkende bedrijven en zelfs met honderd duizenden kg. naar Duitsland vonden.

De kaai leefde toen van de binnengebrachte sprot en talrijk waren de Oostendenaars die langs de kaai liepen om hun zootje verse sprot aan de haak te slaan wat een half-uurke nadien in de pan lag te sudderen.

Vooral rond de kaai, het schipperskwartier en ook in de meer deftige buurten, hing toen een lucht van gebakken sprotjes die de voorbijgangers het water in de mond deed komen. Men was toen trouwens nog meer ingesteld op zuivere gezonde kost en men kon dagenlang van een gebakken sprotje, haring of „strangeschulletje" genieten zonder tegenzin of zonder zijn bekomste er van te krijgen. Nu is dit een goestje op één weg geworden.

Op de sprot wordt er dan ook niet meer gevist en als er al eens een paar manden sprot aangevoerd worden, is dit een toeval of zelfs een vergissing. Het is daarom ook dat de kleine reders in de laatste jaren praktisch geen enkele maal hebben gebruik gemaakt van de vergunning hen in de aankomende wintermaanden gegeven om onder de Franse kust sprot te gaan vissen.

Nu kan dit echter anders worden omdat een bepaald kontingent haring vrijgegeven wordt en dat deze visserij dus kan samengevoegd worden.

De gemengde Frans-Belgische Visserijkomissie is ter zake op het einde van vorige week bijeengekomen met als resultaat een overeenkomst voor de kleine Belgische kustvisserij OM VANAF 16 OKTOBER '81 TOT 15 MAART '82 OP SPROT EN HARING TE MOGEN GAAN VISSEN VOOR DUINKERKE TOT BINNEN DE 3 MIJL ONDER DE KUST. WANNEER DE MOTOR ZWAARDER IS DAN 250 PK. MAAR NIET BOVEN DE 400 PK. MOET MEN ECHTER BUITEN DE DRIE MIJL BLIJVEN.

In de sektor van Boulogne mag men vanaf 1 november gaan vissen.

De Belgische vissers hebben trouwens sinds altijd sprot en haring vóór de Franse kust gaan vissen en velen van ons herinneren zich in dit verband nog de histories met de „koolbak", het Frans wachtschip dat de, toen grote treilers, moest beletten te dicht onder de kust te komen. Onze vissers lagen voor deze „koolbak" op vinkenslag en er werden voortdurend over de radio onder elkaar gegevens doorgespeeld over het doen en laten van de „koolbak", wat niet belette, dat toch al eens een Oostendenaar of Nieuwpoortenaar tegen de lamp liep. Anderzijds durfde ook nog al eens één van onze treilers, die het gat schoon had en naarstig de haring aan het binnenhalen was, de anderen verwittigen van de komst van de koolbak naar de plaats waar hij vissende was, omdat de anderen niet op zijn goed visplaatsje zouden afkomen.

Het was vooral de tijd van haringkoning Charles Pincket, een uitgelezen en goed schipper, die altijd al de „chance" had zegden de andere schippers. Het is echter doorgaans de goede schipper die de „chance" heeft.

Kustvisserij die van de geboden toelating om onder de kust van Duinkerke te gaan vissen wenst gebruik te maken, kan zich in verbinding stellen met de Zeevisserijdienst, ter Koninginnelaan 59, Oostende, tel. 059/70.62.19, die deel uitmaakt van de Frans-Belgische gemengde Visserijkommissie.



TEL. (059) 70.51.96
(059) 23.30.72

Vragen gesteld over de keuring in de vismijnen

IS MEN BANG VOOR DE OPENBAARHEID ?

Door de h. Temmerman, lid van het parlement werden aan de h. minister D'hoore L. van Volksgezondheid enkele vragen gesteld in verband met de dierenartsen die als keurder optreden in de respektievelijke vismijnen van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge.

De preciese vragen luiden :

1) Welk is het aantal keurders (titularissen, adjunkten en plaatsvervangers) in de vismijnen Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge ?
2) Welk is het huidig uurrooster van deze keurders ?
3) Welke dierenartsen zijn benoemd voor de keuring van de visinvoer en wat is hun respektievelijke funktie ?
4) Welke prestaties leverden zij tijdens de maanden mei en juni 1981 ?

Het antwoord hierop dat door de ministeriële diensten gegeven werd, is verbijsterend wat het lichtzinnig zich hiervan afmaken betreft. Tekstueel luidt dit :

Gelet op de aard van de gevraagde informatie die louter statistisch is, en op de omvang er van, past het antwoord bezwaarlijk in het kader van de parlementaire vragen en antwoorden. Indien het geacht Lid vragen heeft over EEN bepaald slachthuis, zal ik gaarne deze inlichtingen persoonlijk toesturen.

Voor meer begrip en inzicht voor onze lezers moeten wij er aan toevoegen, dat hierboven gestelde vragen eveneens handelden over de openbare en private slachthuizen, namelijk een lijst hiervan, hun werkritme, het aantal dierenartsen, begin- en sluitingsuren, idem voor de pluimveeslachthuizen.

In elk geval kunnen we ons van de indruk niet ontdoen, dat men hier tracht heilige koeien te beschermen, onder meer het Veterinair Fonds voor Dierenkeuring.

We hebben vroeger, ten tijde van de oprichting van een veterinaire keuringsdienst in de vismijnen, op het kostelijke en logge apperatuur van de keuringsdienst gewezen waarvan de kosten, onder het mom van een heffing op de aangevoerde vis, wederom ten laste viel van de reder en visser, en dat ten slotte toch maar in hoofdzaak bedoeld was om aan leden van het Veterinair Fonds een postje te bezorgen. Inderdaad waren de, door de stedelijke vismijnen aangestelde keuringsmeester, kwa praktische vorming en kennis van de vis, zeker niet de mindere van dierenartsen die op het ogenblik van hun aanstelling hiervan nog alles te lezen hadden en zelfs het verschil niet kenden tussen een kabeljauw en een schelvis en zeker nog minder tussen de verscheidene soorten rog.

Dergelijke toestanden zijn alleen in België mogelijk. Vriendjes caseren, ambtenaren aanstellen die er niets van kennen, geld verspillen en dat alles omdat ministers in funktie zich alles laten wijsmaken, niets grondig onderzoeken en alleen denken aan het behoud van hun ministerportefeuille. Want we vragen ons af hoe lang men een minister als Dhoore nog als minister van Volksgezondheid zal zien fungeren ?

Het zal nu ook wel zo zijn, dat de diensten van Volksgezondheid ook wat de slachthuizen betreft, de zaak zo gesloten mogelijk trachten te houden om het almachtig Veterinair Fonds, dat nog maar onlangs een nieuw wetsvoorstel heeft helpen doordrukken om hun macht nog uitgebreider en onaantastbaarder te maken, niet voor het hoofd te stoten of minstens ter wille te zijn.

Ook wij kenden graag het aantal viskeurders, de uurrooster van deze mensen en de prestaties die zij leverden. We vragen dit niet alleen voor ons, maar in het bijzonder voor onze reders en vissers in het bijzonder en voor het bedrijf in het algemeen, die samen geroepen worden om de rekening te betalen. We hoorden dan ook graag van een parlementair uit het kustgebied dat deze vraag, niet zozeer voor wat de slachthuizen betreft, maar in verband met de visserij, zou terug opgenomen worden en aan de minister voor Volksgezondheid doorgestuurd. Aan het antwoord en de spoed waarmede dit antwoord zou volgen, zullen we dan beter kunnen vaststellen of de betrokken minister bepaalde heilige koeien durft aanpakken of indien men werkelijk tracht bepaalde potjes gedekt te houden. In elk geval heeft de visserij en het bedrijf een recht om te vernemen op welke manier met hun gelden omgesprongen wordt en wat men betaalt voor welke prestaties.

En waar blijven de Rederscentrale en de vishandel om dit geknoei en die miljoenenverspilling aan de kaak te stellen ?

Of hebben de reders en de handan nog geld te veel ?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

De prijzen zijn voor de meeste vissoorten erg goed gebleven tijdens de voorbije week. Er was weliswaar een daling van de kabeljauwprijs en van de gul, toch bleven deze soorten nog vrij duur. IJslandse vis is duur gebleven, vooral rode zeebaars en blauwe leng. Voor schelvis lagen de prijzen ook hoger dan gewoonlijk. De aanvoer van deze soort was niet zo groot als verwacht. Toch werden ook een paar vangsten van de Monkey Bank aangevoerd, de **grootste op de vrijdagmarkt. Toen** loste de O.134 een vangst van zowat 635 bennen en besomde daarmee 1.111.983 fr. Dat is dan wel het hoogste cijfer dat van de Monkey Bank al genoteerd werd te Oostende. De grote hoeveelheid totten was dit keer geen bezwaar, alles werd verkocht, zij het dat men niet ver boven de minimumprijs bleef voor de kleine sortering. Voor pollak werd erg veel betaald, hier liep de prijs op tot 75 fr. het kg. Ook grote steenschol was weer duur; zeewolf en leng deden het eveneens meer dan middelmatig.

Voor de IJslanders werden het toch opbrengsten van boven de zeven cijfers, niettegenstaande de eerder beperkte vangsten. Rode zeebaars noteerde rond de 55 fr., blauwe leng kreeg tot 68 fr. en witte leng bleef ook boven de 60 fr. Voor grote koolvis werd door de uitvoer tot 1.830 fr. de ben betaald, de kleine sortering kreeg tot 2.000 fr. De hoogste uitslag van deze visgrond was voor de O.202 die met 540 bennen aan 1.290.000 fr. geraakte.

De westschepen hadden iets grotere vangsten dan verleden week, toch bleven deze nog bescheiden. De gulprijzen bleven echter boven de middelmaat en voor rariteiten als zonnevis, rode knorhaan, rode poon en zelfs voor wijting werden erg hoge prijzen betaald. Vandaar toch resultaten die boven de verwachtingen bleven.

De kanaalschepen deden het doorgaans niet bijzonder goed. Alleen de Z.289 stak een eind boven de anderen uit en besomde met 570 bennen vis en 1.900 kg. tong 1 miljoen 929.000 fr. Tong en platvis kregen op de maandagmarkt ruim betere prijzen dan op dinsdag. Dat was dan een streep door de rekening van de O.33 die slechts 983.000 fr. besomde. Derde slag iek werd dinsdag zelfs opgevangen, voor sommige tongsorteringen lag de prijs tot 80 fr. tet kg. lager dan maandag. Die tongprijzen schommelden tussen 140 fr. (slips) en 365 fr. voor driekwartssortering. De rogprijs lag ook deze week vrij hoog, voor grote rog noteerden we tot 81 fr. en keilrog noteerde tot 98 fr. het kg.

De kustvisserij blijft het vrij goed doen. De garnaalprijs was dinsdag nochtans een stuk gedaald, toen werd tussen 80 en 39 fr. het kg. betaald.

VRIJDAG 2 OKTOBER 1981

MONKEY BANK				
O.124	14	635	—	1.111.983
WEST				
O.141	9	140	—	326.939

MAANDAG 5 OKTOBER 1981

IJSLAND				
O.202	18	540	—	1.290.492
O.129	18	510	—	1.118.044
WEST				
O.26	11	150	—	297.100
O.306	10	115	—	297.890
N.45	9	160	—	401.703
O.206	12	120	—	355.452
KANAL			Tong	
O.83	16	130	1125	633.657
O.303	19	110	2170	553.547
Z.499	16	120	1945	791.771
NOORD				
O.118	10	155	—	361.964
O.275	10	200	—	474.593

DINSDAG 6 OKTOBER 1981

MONKEY BANK				
O.135	11	415	—	773.433
KANAAL				
O.33	18	180	2535	983.264
			Tong	
H.131	15	90	1500	609.388

WOENSDAG 7 OKTOBER 1981

O.285	11	485	—	977.077

NIEUWPOORT

DONDERDAG 1 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.88	144	14.420
N.22	150	14.811
N.551	112	9.038
GARNAAL : Nihil.		

VRIJDAG 2 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.575	1.035	80.180
N.590	2.355	116.786
N.88	287	24.150
N.22	290	23.531
N.211	398	42.791
N.349	116	8.036
GARNAAL : Nihil.		

Een vaartuig van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 278 à 286 fr./kg. en tong nr. 2 320 à 330 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 378 à 388 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 370 à 386 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 310 à 320 fr./kg. en kleine tong 132 à 136 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 230 à 275 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 195 à 235 fr/kg. en griet tegen 180 à 220 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs aan 1.950 tot 2.300 fr. de ben en visjes aan 1.100 tot 1.500 fr. de ben.

Kabeljauw werd tegen 5.000 à 5.100 fr. de ben geveild en gul tegen 3.700 à 4.250 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 2.500 tot 2.800 fr. de ben en kleine wijting aan 1.750 tot 1.850 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 1.500 à 1.750 fr. de ben aan en kleine zandschar tegen 1.100 à 1.250 fr. de ben. Robaard kreeg 55 à 65 fr./kg., rode soldaten 60 à 70 fr./kg. en knorhaan 26 à 30 fr./kg. Tongschar werd aan 90 tot 120 fr./kg. aangekocht, koningsvis aan 140 tot 148 fr./kg. en zonnevis aan 252 tot 260 fr./kg.

Wegens geringe aanvoer der voorbije week in de Belgische vissershavens werd de vrijdagmarkt door een dure prijsnotering gekenmerkt.

ZATERDAG 3 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.22	230	20.786
N.211	180	18.544
GARNAAL : Nihil		

MAANDAG 5 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Ff.
N,346	1.607	68.518
N.738	1.741	82.432
N.720	3.291	140.340
O.123	7.057	317.259
N.710	1.820	87.731
N.597	4.429	201.274
N.15	2.645	221.055
N.723	1.261	61.861
GARNAAL		
N.782	141	11.579

Acht vaartuigen van de West losten hun vangst op de maandagmarkt. Wegens het ongure stormweer der voorbije dagen werden enige onder hen verplicht vroegtijdig hun reis te beëindigen en veilige haven te kiezen.

Tong nr. 1 werd aan 270 tot 274 fr./kg. betaald en tong nr. 2 aan 320 tot 326 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 372 à 376 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 377 à 382 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 318 à 320 fr./kg. en kleine tong 164 à 195 fr./kg. Grote tarbot werd aan 319 tot 325 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot aan 248 tot 286 fr./kg. en griet aan 180 tot 220 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 2.100 tot 2.500 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs aan 2.100 tot 2.700 fr. de ben en visjes aan 1.100 tot 1.500 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 3.750 à 4.100 fr. de ben als marktprijs en gul 2.750 à 3.300 fr. de ben. Grote wijting werd aan 2.000 tot 2.100 fr. de ben geveild en kleine wijting aan 1.150 tot 1.300 fr .de ben.

De weinig aangevoerde rog bekwam eveneens een dure prijsnotering, zo varieerde de prijs van 70 tot 85 fr./kg. Zeehond werd aan 40 tot 45 fr./kg. opgekocht, doorn- of speurhaai aan 45 tot 50 fr./kg. en zeehaai aan 19 tot 22 fr./kg. Grote zandschar boekte men aan 900 tot 1.050 fr. de ben en kleine zandschar aan 850 tot 900 fr. de ben. De prijs voor robaard betaald schommelde van 50 tot 70 fr./kg., die voor rode soldaten van 48 à 60 fr./kg. en die der knorhaan van 8 à 15 fr./kg.

Variatie werd opnieuw tegen een dure prijsnotering aan de koper gebracht. Tongschar haalde 80 à 136 fr./kg als prijsnotering, koningsvis 132 à 141 fr./kg., staartvis 228 à 246 fr./kg. en zonnevis 242 à 259 fr./kg.

Een grote aanvoer van westvis plus tong en variatie, dit met een goede belangstelling vanwege de handelaars kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 6 OKTOBER 1981

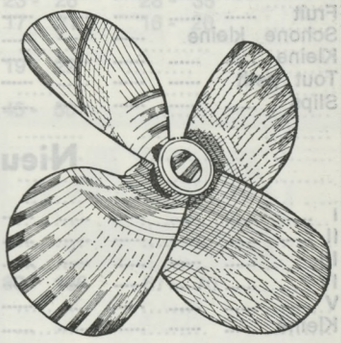
VIS	Kg.	Fr.
N.349	180	12.358
N.551	394	29.855
GARNAAL		
N.700	49	5.749
N.782	158	12.816

(Zie vervolg blz. 8)

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

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

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

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	52,40 - 55,20
Middelmatige schelvis	37,60 - 39,—
Kleine schelvis	22,40 - 35,40
Kabeljauw	58,— - 60,—
Gul	51,40 - 57,80
Wijting	.....
Schaat	44,— - 90,—
Zeebaars	53,60 - 56,—
Leng	60,— - 72,60
Schartong	15,60 - 35,60
Heilbot	176,— - 235,—
Koolvis	30,— - 41,40
Hondstong	46,60 - 56,60
Zeewolf groot	60,60 - 73,—
Staart	205,— - 223,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	5-10-1981	6-10-1981	7-10-1981
Lappen	263 - 283	269 - 277	.....
Grote	311 - 333	294 - 315	.....
3/4	322 - 365	290 - 321	.....
Blok	302 - 337	276 - 290	.....
Voor-kleine	241 - 289	238 - 259	.....
Kleine	171 - 191	172 - 185	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	305 - 308	282 - 299	306 - 320
Blok	346 - 351	337 - 346	348 - 365
Fruit	356 - 364	375 - 381	398 - 424
Schone kleine	319 - 332	333 - 340	378 - 398
Kleine	236 - 244	226 - 246	245
Tout petit	166 - 168	169 - 173	156 - 178
Slips	138 - 139	138 - 141	142 - 155

Nieuwpoort

I	270 - 274	.....	.....
II	320 - 326	.....	.....
III	372 - 376	.....	.....
IV	377 - 382	.....	.....
V	318 - 320	.....	320 - 328
Kleine	164 - 195	.....	146 - 152

PLADIJS

Oostende

	5-10-1981	6-10-1981	7-10-1981
Grote	35 - 39	26 - 46	38
Grote iek	34 - 41	26 - 38	35
Kleine iek	28 - 34	24 - 37	42
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	19 - 26	19 - 30	.....

Zeebrugge

I	33 - 34	30 - 35	50 - 52
II	28 - 35	26 - 32	32 - 49
III	26 - 29	25 - 27	26 - 38
IV	26 - 29	20 - 22	20
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	42 - 50	.....	45 - 50
Drielingen	42 - 54	.....	50 - 54
Moeien	22 - 30	.....	25 - 30

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
1-10	3	406	38.269			
2-10	6	4.515	296.404			
3-10	2	410	39.330			
5-10	8	23.851	1.180.470			
6-10	2	436	44.277			
7-10	2	1.099	68.356			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
5-10	1	141	11.759	82	86	
6-10	2	207	16.501	77	87	

(Vervolg van blz. 7)

WOENSDAG 7 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.575	902	51.531
N.88	197	16.825

GARNAAL : Nihil

Slechts twee kustvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 5 kreeg 320 à 328 fr./kg. en kleine tong 146 à 152 fr./kg.

Middenslag torbot haalde 215 à 270 fr./kg., griet 148 à 180 fr./kg. en tongschar 57 à 70 fr./kg. Grote pladijs bekwam 2.250 à 2.500 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2.500 à 2.700 fr. de ben en visjes 1.250 à 1.500 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 40 tot 45 fr./kg. en kleine wijting aan 28 tot 35 fr./kg. Grote zandschar werd aan 1.040 tot 1.100 fr. de ben geboekt en kleine zandschar aan 800 tot 850 fr. de ben, wijl voor knorhaan 30 à 35 fr./kg. werd neergepend.

Een kleine aanvoer op de woensdagmarkt, zodat de vraag ruimschoots het aanbod overtrof.

Verwachtingen

VRIJDAG 10 OKTOBER 1981

KANAAL : O.705 (60 vis + 1000 tong);
O.518 (100 vis + 2.000 tong).
MONKEY BANK : O.309 (430 m. t.t.z. 120 kab.-gul, 300 schelvis en totten).

MAANDAG 13 OKTOBER 1981

IJSLAND : O.318 (720 m. t.t.z. 70 kab.-gul, 400 schelvis en totten, 200 bonen, 40 varia).
KANAAL : O.114 — O.274 — Z.183 — Z.34 — Z.483.
WEST : O.279 — O.35 — N.719 — N.3 — N.708.
NOORD : O.229.

DINSDAG 14 OKTOBER 1981

KANAAL : Z.502.
WEST : N.709 — N.736.

WOENSDAG 15 OKTOBER 1981

WEST : O.141.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 1 OKTOBER 1981

	Kg. tong	Benn. vis	Zee-dagen	Besomming
Z.30	400	50	6	439.500
Z.189	500	240	11	749.830
WEST				
Z.578	300	30	7	182.860
Z.568	200	35	9	295.530
				1.667.720

VRIJDAG 2 OKTOBER 1980

KUST				
Z.12	600	35	3	200.660
Z.408	1200	50	8	425.016
KREEFTENPUT				
Z.431	—	150	10	433.715
Z.128	—	120	10	359.825
Z.40	—	50	10	200.917
WEST				
Z.497	400	120	11	458.100
Z.99	1000	200	11	768.055
Z.519	700	50	10	362.080
NOORD				
Z.176	400	220	12	640.530
				3.848.898

MAANDAG 5 OKTOBER 1981

KUST				
Z.512	400	40	5	206.220
WEST				
Z.525	150	60	13	235.241
Z.47	800	150	12	521.030
Z.509	600	50	12	327.040
NOORD				
Z.418	750	320	15	767.270
Z.84	400	450	19	1.338.110
Z.576	400	250	12	613.113
Z.574	250	260	12	595.255
Z.324	300	300	13	631.004
KREEFTENPUT				
Z.402	—	140	11	314.677
Z.427	—	55	11	271.058
				5.820.018

DINSDAG 6 OKTOBER 1981

NOORD				
Z.526	600	260	14	859.390
Z.27	1400	360	14	1.029.251
KREEFTENPUT				
Z.569	—	170	10	478.915
Z.573	—	170	10	532.630
				2.900.186

WOENSDAG 7 OKTOBER 1981

KREEFTENPUT				
Z.41	—	170	11	509.510
NOORD				
Z.331	1000	200	14	623.030
KUST				
Z.578	50	10	1	61.470
				1.194.010

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	5-10-1981	5-10-1981	6-10-1981	6-101981	7-10-1981	7-10-1981	5-10-1981	7-10-1981
Grote tarbot	121 - 312	290 - 321	148 - 315	283 - 321	.....	341 - 360	319 - 325	.....
Middelmatige tarbot	.....	226 - 243	.....	237 - 304	.....	286 - 329	248 - 286	215 - 270
Kleine tarbot	.....	204 - 206	.....	197 - 232	.....	194 - 247	.....	.....
Grote griet	86 - 83	202	.....	188 - 223	.....	223	180 - 220	148 - 180
Middelmatige griet	.....	168 - 172	.....	173 - 186	.....	148	.....	.....
Kleine griet	.....	113 - 123	.....	126 - 133	.....	.....	.....	.....
Grote schelvis	.....	.....	40 - 58	.....	41 - 48	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	17 - 36	.....	20 - 31	.....	.....	.....
Grote heek	76 - 104	.....	37 - 135	.....	107 - 126	80	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	48 - 60	.....	31	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	44 - 81	.....	24 - 57	.....	.....	...	70 - 85	.....
Keilrog	96 - 98	82 - 83	52	.....	60	.....	.....	.....
Rog	.....	74 - 78	.....	74 - 75	.....	114	.....	.....
Tilten	.....	66 - 67	.....	72 - 75	.....	.....	70 - 80	.....
Scherpstaarten	.....	73 - 80	.....	69 - 81	.....	120	70 - 75	.....
Halve mans	.....	62 - 64	.....	60 - 62	.....	.....	75	.....
Teelt	.....	58 - 60	.....	60 - 62	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	26 - 29	.....	29 - 30	.....	30	.....	.....
Kabeljauw	62 - 75	74 - 85	60 - 81	72 - 76	64 - 75	97	75 - 82	.....
Grote gul	24 - 64	63 - 68	24 - 73	69 - 70	39 - 61	80	55 - 66	.....
Middelmatige gul	.....	54 - 55	.....	64 - 68	.....	66 - 76	.....	.....
Kleine gul	.....	50 - 54	.....	49 - 54	.....	49 - 54	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	26 - 38	34 - 39	24 - 38	34	22 - 35	31 - 36	38 - 42	40 - 45
Kleine wijting	.....	24 - 25	.....	25	.....	16 - 18	23 - 26	28 - 35
Schar	14 - 31	15	12 - 16	15 - 22	.....	16	17 - 21	16 - 20
Steenschol	30 - 139	113 - 131	11 - 145	111 - 117	60	.....	.....	.....
Zeehaai	37 - 44	.....	42 - 46	.....	32 - 34	.....	19 - 22	.....
Hondshaai	18 - 22	.....	9 - 10	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 - 50	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	13 - 40	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	62 - 74	.....	66 -	.....	80 - 136	57 - 70
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	70 - 75	.....	42 - 72	.....	38 - 73	.....	.....	.....
Zonnevis	265 - 299	.....	182	.....	.....	.....	242 - 259	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	131 - 141	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	119 - 216	134 - 222	95 - 235	239	.....	.....	228 - 246	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 - 45	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 - 16	.....
Rode poon (roobaard)	35 - 52	.....	31	.....	.....	.....	50 - 70	.....
Grauwe poon (knorhaan)	12 - 21	.....	16	.....	.....	.....	8 - 15	30 - 35
Rode knorhaan	50 - 81	.....	34 - 42	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE DINSDAGMARKT VAN 29 SEPTEMBER WERD AANGEVOERD : 1.205 kg. tong, 4 kisten tarbot en griet; 39 kisten kabeljauw, 13 kisten wijting, 110 kisten schol, 11 kisten schar, 63 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 20,80-19,50, grote tong 25,75-24,20, grootmiddel tong 26,72-26,27;! kleinmiddel tong 26,20-25,11, tong één 16,93-16,38, tong twee 12,42-12,03.

PER 40 KG. : tarbot 636-476; griet 460-332; kabeljauw drie 240-234; kabeljauw vier 214-194; kabeljauw vijf 168-142; schol één en twee 192-152; schol drie 150-118; schol vier 98-70; wijting drie 98-70; horsmakreel 82-28; makreel twee 44-40; bot 45-33; steenbolk 61.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 2 OKTOBER WERD AANGEVOERD : 7.390 kg. tong; 69 kisten tarbot en griet; 517 kisten kabeljauw; 67 kisten schelvis; 332 kisten wijting; 871 kisten schol; 103 kisten schar; 38 kisten makreel en 204 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 19,97-18,16; grote tong 22,38-21,70; grootmiddel tong 25,02-23,32; kleinmiddel tong 22,50-21,55; tong één 16,72-15,95; tong twee 11,74-11,00.

PER 40 KG. : haai 140-128; steenbolk 60-37; bot 44-34; harders 192-182; krab 36; tarbot 636-391; griet 481-290; kabeljauw één en twee 276-226; kabeljauw drie 230-188; kabeljauw vier 192-176; kabeljauw vijf 194-190; schelvis één en twee 172; schelvis drie 160-150; schelvis vier 112-86; schol één 164-114; schol twee 144-108; schol drie 124-96; schol vier 94-63; wijting drie 110-70; makreel twee 48-21,60; schar 104-46; hake 444-332; tongschar 256-120; horsmakreel 50-16; rode poon één 214; rode poon twee 138-114; rode poon drie 110-65; poontjes 37-24.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 5 OKTOBER WERDEN AANGEVOERD : 6.785 kg. tong; 191 kisten tarbot en griet; 1.386 kisten kabeljauw; 225 kisten schelvis; 1.415 kisten wijting; 1.765 kisten schol; 99 kisten schar; 69 kisten makreel en 185 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS, PER 1 KG. : tarbot 23,38-18,55; grote tong 24,87-22,70; grootmiddel tong 25,91-22,66; kleinmiddel tong 23,00-21,74; tong één 16,40-16,88; tong twee 11,57-11,14.

PER 40 KG. : hammen met kop 322-204; roggen 244-144; leng 128-124; tarbot 710-399; griet 510-289; kabeljauw één 204-174; kabeljauw twee 224-178; kabeljauw drie 224-152; kabeljauw vier 182-146;; kabeljauw vijf 170-69; schelvis een 132; schelvis twee 126-110; schelvis drie 164-186; schelvis vier 94-61; schol één 126-118; schol twee 114-100; schol drie 106-92; schol vier 85-69; wijting drie 100-49; makreel twee 21-21,60; schar 80-65; krab 40-31; tongschar 285-120; hake 348-210.

X X X

DOOR DE KOMST van schepen waar nu niet direct op te rekenen viel was de vishandel vorige week ruimer dan een week eerder. Alleen voor de dinsdagmarkt was de aanvoer zuinig. De hoeveelheden gevangen vis vielen echter niet mee. Dat was 's maandags al merkbaar en die prijzen handhaafden zich in het verdere verloop van de week. De hoogste prijzen werden vrijdag betaald. De dinsdagmarkt was als een soort aanvullingsmarkt te beschouwen, maar de woensdagmarkt werd aardig omhoog geholpen door de komst van een Helderse kotter die de aanvoer van de dagschuiten lekker oppepte. Donderdag werd de aanvoer verrijkt met de komst van drie kotters uit Goedereede en ee nvijftal Texelaars. Bij velen zal de gedachte opgekomen zijn dat het op de vrijdagmarkt wel eens erg druk kon worden en daarom werd er spaarzaam ingekocht. Dat is anders uitgepakt, want hoewel er veel vaartuigen binnen kwamen viel de hoeveelheid vis bitter tegen, de komst van zeven Texelaars ten spijt. Daardoor moesten er stevige prijzen voor het aangeboden worden betaald. Bovendien waren er al kotters die normaal voor de maandagmarkt aanvoeren. De handel moest in de buidel tasten en daardoor konden er leuke besommingen worden gemaakt.

BIJ DE VISSERS is de toestemming om weer op haring te mogen vissen in de zuidelijke Noordzee naar het zich laat aanzien goed ontvangen. Vrijdagmiddag namen twee kotters al lege vaten en zout aan boord aan de Kotterkade; een goed idee, want als er weinig gevangen wordt is er tijd over om de vangst in de vaten weg te zouten. Dan behoeft de reis niet te worden afgebroken. Bij een grote trek kan de schipper dan thuisvaren, verzekerd van een goede kwaliteit vis waar de handel goed raad mee weet.

IN VERBAND MET DE HOGE OLIEKOSTEN is het aantal losplaatsen voor haring uitgebreid. Dat waren alleen IJmuiden en Scheveningen en daar komen nu Vlaardingen en Breskens bij. De vaart wordt dan korter en bovendien wordt er meer vistijd gecreëerd.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleum-produkten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

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

EET MEER VIS

NEDERLANDS VISSERSVAARTUIG VERGAAN

Op de Noordzee, ongeveer twintig kilometer ten westen van Texel, is sinds dinsdag acht uur een zoekaktie gaande naar een opvarende van de Nederlandse kotter Tiny Simone uit Wieringen. Het schip is bij zwaar weer gekapseisd. Dat bleek toen het onder Liberiaanse vlag varende vrachtschip Genève, twee volkomen uitgeputte bemanningsleden van de Tiny Simone van een reddingsvlot oppikte.

„De Genève" is met de geredde bemanningsleden op weg naar de Westduitse haven Ijmuiden. Aan de zoekaktie wordt onder meer deelgenomen door het fregat Piet Hein van de Koninklijke Marine, twee helikopters van de vliegbasis Valkenburg en een vliegtuig van de rijkspolitie. Volgens een woordvoerder van de marinelluchtvaartdienst is in het gebied waar de zoekaktie wordt gehouden, een leeg rubbervlot gevonden.

Ierland

In overeenkomst met Brussel werd de Keltische Zee en de Noord Ierse Zee door de Ierse regering open gesteld voor de haringvisserij voor respektievelijk kleine vaartuigen onder de 15 en 12 meter. De kontingenten te vangen haring zijn echter uiterst beperkt en bedragen slechts duizend ton voor de Keltische en 400 ton voor de Noord Ierse Zee. Aangenomen dat door Nederlandse treilers voorgaande winter reeds, volgens schatting zes duizend ton haring weggevist werd en dat de marinebiologen van oordeel zijn, dat de thans aanwezige stock gerust een vangst van 6 duizend ton kan doorstaan, gezien de grote aanwezigheid van volwassen haring van 6 tot 8 jaar, meent men in betrokken Ierse kringen, dat de toegekende kontingenten te klein zijn en dat men mits een groter kwotum, gerust de grotere kusttreilers eveneens een kans mocht geven.

X X X

De pubs in het Ierse Killybegs dienen thans om 24 uur gesloten te worden in plaats van om 1 u. in de morgen als gevolg van een verzoek ingediend door de plaatselijke redersfederatie. Men wijt inderdaad bepaalde dodelijke ongevallen in de visserij aan overmatig drinken. Het drinken in visserijkringen is dus niet nieuw in de visserij.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 28-9 tot en met 2.10.1981.

Door 99 kotters weden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelh. in Kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs in Kg.
45.084 kg.	Tong	f 730.519,23	van f 28,08 - 10,76
17.965 kg.	Tarbot	f 215.251,77	van f 23,42 - 6,85
151.895 kg.	Schol	f 323.890,24	van f 3,44 - 1,48
34.315 kg.	Kabeljauw	f 112.303,08	van f 10,03 - 1,95
3.468 kg.	Griet	f 28.496,14	van f 18,22 - 6,77
21.565 kg.	Schar	f 35.315,82	van f 2,55 - 1,24
3.720 kg.	Wijting	f 7.125,41	van f 3,23 - 1,14
199.507 kg.	Diversen	700.781,04	
477.519 kg. totaal		f 2.153.691,73	

Niet overdrijven met het verscherpt toezicht op mosselinvoer

Onze lezers hebben uit de gewone dagbladen kennis genomen van de mosselvergiftiging IN SPANJE waarbij doden vielen, maar die het gevolg was van het aanwenden in bepaalde mosselverwerkingsbedrijven van industriële afvalolie in de bereiding. Thans vernemen we dat de Belgische minister van Sociale Voorzorg en Volksgezondheid, de heer D'Hoore L. er van ingelicht werd dat er in enkele omliggende landen vergiftigingsverschijnselen vastgesteld werden na het eten van mosselen. We vernemen tevens dat de minister zijn diensten opdracht heeft gegeven onmiddellijk passende maatregelen te nemen om de invoer van schelpdieren aan verscherpt toezicht te onderwerpen. Er wordt onder meer geëist dat in het land van herkomst bijkomende laboratoriumanalyses worden uitgevoerd, terwijl in ons land 't aantal laboratoriumanalyses op de schaaldieren, in casu op de mossel, verhoogd worden. Men zou hieruit besluiten dat deze maatregelen toelaten dat de Belgische verbruiker in ons land de mossel kan blijven verbruiken.

Voorgesteld op deze manier, komt ons de vermenigvuldiging van de laboratoriumanalyses op de ingevoerde schelpdieren eerder als een belachelijke maatregel voor, ingegeven door een paniekerige reactie en door een lichtzinnig besluit van de minister die zelfs niet schijnt te weten hoe de vork in de steel zit. De vergiftigingsverschijnselen met dodelijke afloop in Spanje gebeurden inderdaad door het kousumeren van *verwerkte* mosselen die daar dus niet in de schaal aangeboden worden. Anderzijds gaat de rechtstreekse invoer van SCHELPDIEREN IN ONS LAND ALTIJD VERGEZELD VAN EEN GEZONDHEIDSATTEST.

Dat onze eigen gezondheidsdiensten de ingevoerde schelpdieren aan een toezicht onderwerpen, is niet meer dan normaal. Dat men nu echter de onverwerkte schelpdieren, als gevolg van het zeer zwaar ongeval in Spanje, overdreven bijkomende laboratoriumanalyses zou in de weg leggen, die een hinder zouden kunnen worden voor een normaal vloeiend mosselverkeer ,waarbij we vooral aan de hoogstaande kwalitatieve ingevoerde Hollandse mossel denken, vinden we ongepast, belachelijk overdreven en ingegeven door een paniekerige reactie die niet op haar plaats is, omdat het ongeval met verwerkte Spaanse mosselen gebeurde die dezelfde niet zijn als de Zeeuwse. Het is dus de ingevoerde verwerkte Spaanse mossel die men aan bijkomende toezicht en laboratoriumanalyses dient te onderwerpen, en niet de ingevoerde schelpdieren die met bijkomend moet belasten. In dergelijke gevallen is het niet voldoende de klok te hebben horen luiden, men moet zich vooral overtuigen waar de klepel hangt.

Minister Dhoore zou beter doen zijn diensten met meer noodzakelijke opdrachten te belasten, dan deze maar al te belachelijke.

VOORAF-BETALINGEN VAN BELASTINGEN

De administratie der directe belastingen vestigt de aandacht van de zelfstandigen (handelaars, ambachtslieden, landbouwers, industriëlen, titularissen van vrije beroepen) en van de vennootschappen op het feit dat de voorafbetaling voor het derde kwartaal ten laatste op 12 oktober 1981 moet worden verricht.

Bij gebrek aan driemaandelijkse voorafbetalingen wordt de belasting op de inkomsten van 1981 gemiddeld met 22,5 t.h. vermeerderd ; de vermeerdering bedraagt immers 30 t.h. voor het vierde van de belasting betreffende het eerste kwartaal, 25 t.h. voor het tweede, 20 t.h. voor het derde en 15 t.h. voor het vierde kwartaal.

De voorafbetalingen van het derde kwartaal leveren dus een belastingbesparing op van 20 t.h.

Vermits in geval van te hoge kwartaalbetalingen, vergoedingen worden toegekend tegen hetzelfde tarief als voor de vermeerderingen, hebben de belastingplichtigen er alle belang bij voor het derde kwartaal 1981 een bedrag te betalen gelijk aan, of zelfs hoger dan een vierde van de vermoede jaarbelasting.



BASTIAAN PARLEVLIET OVERLEDEN

Woensdagmorgen is, op 64-jarige leeftijd, de heer Bastiaan Parlevliet, schielijk overleden. De h. Parlevliet, die 's anderendaags zou vertrekken voor een verlofperiode, werd in de ochtend onwel. Hij werd nog overgebracht naar een Oostends ziekenhuis maar de beste zorgen mochten niet baten.

In visserijmiddens genoot de afgestorvene een groot aanzien als een bekwaam vakman. Hij werd geboren in het Nederlandse visserspiaatsje Katwijk-aan-Zee waar zijn vader een handel had opgezet in gezouten haring. De h. Bastiaan Parlevliet kwam dus sowieso in de vishandel terecht. Hij vestigde zich vóór de jongste oorlog in Gent waar hij verantwoordelijk was voor het transport van gezouten haring per schip van Nederland naar Gent. Na de oorlog begon hij, samen met zijn twee broers, eveneens in het Gentse een rokerij die hij gedurende twintig jaar exploiteerde. Uiteindelijk verhuisde hij in 1959 naar Oostende. In de haringhalie zette hij, met zeer beperkte middelen, een visbakkerij op maar de zaken gingen danig floreren dat naar uitbreiding moest gezocht worden. In 1966 werd een pand gekocht aan de Hendrik Baelskaai waar een eerste uitbreiding werd genomen. In 1970 werd het atelier uitgebreid en in 1976 werd het volledig afgebroken en herbouwd. Het bedrijf van de h. Bastiaan had zich ondertussen, naast de eigenlijke visbakkerij, ook toegelegd op de groothandel in rokerij en inleggerij en genoot op dat vlak een groot aanzien in de visserijmiddens.

De heer Parlevliet, was niet alleen een knap zakenman, maar een harde werker, die veel durf en initiatieven aan de dag legde. Zijn heengaan zal niet alleen voor zijn familie een leemte nalaten, maar ook in vishandelsmiddens, waar hij de achting van elkeen ter zeerste genoot.

De plechtige uitvaart zal plaats hebben op dinsdag 13 oktober a.s. om 10u.30 in de parochiale kerk van Sint Antonius op de Vuurtorenwijk.

Aan de familie van de helaas veel te vroeg afgestorvene biedt ons blad haar oprecht rouwbeklag aan.

— WERELDNIEUWSJES VISSERIJ —

Noorwegen

Noorwegen zal een ambassade openen in Dublin, de hoofdstad van Ierland. Tot nog toe fungeert te Dublin slechts een konsulaat. De overgang tot ambassade is een gevolg van de toenemende handelsbetrekkingen tussen Ierland en Noorwegen als rechtstreeks gevolg van de stijgende visserijbedrijvigheid en uitbreiding van de Ierse vloot met in het bijzonder een nieuwbouw van Ierse vissersvaartuigen op Noorse werven en het opnemen door heel wat Ierse rederijen van Noors vistuig en Noorse vangtechnieken.

Duitsland

Te Keulen in West-Duitsland gaat van 10 tot 15 oktober de «Anuga-Messe» door, een wereldtentoonstelling van voedingsmiddelen waarop eveneens veel zeevisprodukten ten toon gesteld zullen worden door verwerkingsbedrijven uit de voornaamste landen. Verder zal er eveneens een Internationale Zeevaartkonferentie doorgaan in Munchen van 18 tot 21 oktober dit jaar, waar 500 van de meest gekende firmas in zeevoedingsprodukten zullen vertegenwoordigd zijn.

Engeland

In Aberdeen werd verleden week een duizend ben schelvis opgevangen, hetgeen met wijt aan het opheffen in de Noordzee van de beperkingen op de vangst van schelvis voor Britse treilers. Voorheen was dit beperkt tot 22 ben per man en per week. Deze gang van zaken was trouwens voorspeld en de hoop dat men onder de reders een vrijwillige regeling zou kunnen tot stand brengen om de aanvoer te spreiden, zal wel vergeefs blijken.

X X X

Op een kleine werf in Cornwall in Engeland brak brand uit, waardoor tevens een klein vissersvaartuig en twee boten die op stapel stonden, zwaar beschadigd werden. Het vuur kreeg snelle uitbreiding vanwege olie- en verfresten die zoals gebruikelijk, op een scheepswerf overal aangetroffen worden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

Een Franse schipper die in september in Lowestoft zijn vis in de afslag zette, werd reeds een paar uur later vóór de lokale rechtbank gebracht op beschuldiging van het vissen en binnenbrengen van ondermaatse vis. Het ging om wijting die de minimummaat niet haalde. Hij werd beboet voor 25 duizend B. fr. en verbeurd verklaren van de ondermaatse vis. Wijting moet minimum 27 cm. meten. Van de totale vangst wijting was 31 % ondermaats !

X X X

Eén van de eerste eisen van de Schotse pelagische vissers die in vergadering bijeenkwamen was het verzoek aan de Britse regering om uit de EEG te stappen. Gelukkig betekent de visserij, zelfs in Groot-Brittannië maar een miniem gedeelte van het bruto nationaal produkt, zodat andere industriële belangen de doorslag geven bij een eventueel onderzoek om al dan niet uit de EEG te stappen.

X X X

De Shetland-haringvissers hebben in verband met de haringvisserij op de Minch, die terug opent einde oktober, gevraagd dat men het individueel kwotum per vaartuig voor één week vastgesteld, zou mogen samentellen met de kwota der volgende weken omdat de prijzen voor de haring in Denemarken voordeliger zijn en het de kosten van overtocht naar Denemarken niet loont wanneer men in zijn vangst beperkt wordt tot een weekkwotum. De vrees voor lage prijzen op de Britse en vooral Schotse afslagen is terecht nadat men vastgesteld heeft dat de haringvisserij op de Westkust van Schotland, die door Brussel plots werd vrij gegeven, aanleiding heeft gegeven tot grote prijsinzinkingen en bijzonder grote hoeveelheden dan naar de vismeelfabrieken verwezen werden.

X X X

De 31-jarige Mac Swain heeft het voorzitterschap van de machtige Schotse Redersorganisatie S.F.O. aanvaard nadat de voormalige voorzitter, de h. Jim Lovie, door de algemene vergadering aan de dijk werd gezet. De S.F.O. telt 644 leden. Naar aanleiding van een betwiste verhandeling door de vroegere voorzitter, is de S.F.O. voor de rechtbank tot zware uit te keren schadevergoeding veroordeeld.

X X X

De Britse minister voor Landbouw en Visserij, de h. Peter Walker, had aan de vooravond van de intussen reeds gehouden bijeenkomst te Brussel van de ministers der „Tien" die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, besprekingen met de Italianen om deze aan de Britse kant te krijgen. Inderdaad Italië heeft geen belangen te verdedigen in de gemeenschapswateren gezien de Italiaanse visserij er niet komt. De Britten waren dan ook overtuigd, de Italianen te kunnen bewegen aan hun kant te staan, vooral ook mits een Brits steuntje voor de Italiaanse wijn die min of meer wederrechterlijk door Frankrijk aan de grenzen tegengehouden wordt. Anderzijds zijn de belangen van Frankrijk en Groot-Brittannië toch tegengesteld, niet alleen in de visserij, maar kwestie van de kalkoenoorlog.

X X X

Voor het vrij krijgen in de Canadese wateren van een kwotum voor de Westduitse diepzeevloot heeft dit land de toelating bekomen om 20 duizend ton kabeljauwfilet in de EEG te mogen invoeren. Groot-Brittannië vreest dat deze invoer, zoals in het verleden hoofdzakelijk op hun land zal gericht zijn.

x x x

Niettegenstaande de Britse visserijkringen tevreden zijn over één onmiddellijke inwerkingtreden van een invoerstop van vis uit derde landen wanneer de prijzen op de eigen markt tot een bepaald peil dalen, hebben zij anderzijds toch hun ontevredenheid geüit over het feit dat de referentie- en opvangprijzen niet verhoogd werden.

X X X

De Britse regering zal nu ook een marktdiscipline kunnen opleggen aan de visserij zonder dat dit over de producentenorganisaties dient te gebeuren.

X X X

De Britse zalm- en kreeftenvisserij zal steun krijgen van Brussel wegens inkomenverlies veroorzaakt door te goedkope invoer uit derde landen van deze produkten. We begrijpen niet goed waarom de EEG steun dient te verlenen wegens goedkope invoer uit derde landen als men het anders kan door de invoerrechten te verhogen.

X X X

Niettegenstaande er bij de besprekingen te Brussel over de visserij toch bepaalde suksessen geboekt werden en men het een positieve bijeenkomst vindt, heeft men zich toch verplicht gezien de hoofdproblemen uit de weg te gaan, namelijk de verdeling der kwota en een beperking van de toegang der visserijgebieden, waarbij vooral Groot-Brittannië zich erg kittelorig gedraagt.

X X X

In Engelland wijst men er op, dat er meer planning moet komen in de diversiteit van de aanvoeren zodanig, dat men in bepaalde perioden niet gekonfronteerd wordt met een eenzijdige en te grote aanvoer van dezelfde soort die aanleiding geeft tot prijsdalingen. Men verwijt de producentenorganisaties in dit verband een totaal gebrek aan initiatief ter zake. Wij zelf wijzen er echter op, dat de visser gewoonlijk moet vissen wat er te vangen staat en dat zij zo maar niet naar een alternatieve visserij kunnen gaan overschakellen, met grote kans dat het een flop wordt.

X X X

Een Deense schipper van de industriële treiler „Kalanchoe" uit Esbjerg werd door de Britse marine opgebracht naar Lerwick in Schotland en beboet voor 52 duizend B. fr. voor een overschrijding van de bijvangst bij het vissen op „pout" (steenbolk". Inderdaad werd vastgesteld, dat de bijvangst aan beschermde vissoorten 24 % bedroeg, terwijl dit slechts 10 % mag zijn bij de poütvisserij. Anderzijds was 15 % van de bijvangst, die voornamelijk uit schelvis bestond, ondermaats. Van het ogenblik dat de bijvangst meer dan 10 % bedraagt wordt men beschouwd als zijnde vissende op deze soort, waardoor men tevens in overtreding komt wat de netmaaswijdte betreft. De schipper werd dus beboet voor het vissen met ondermaats net, en het houden van ondermaatse vis aan boord. Het net zou niet ondermaats geweest zijn zo de bijvangst bij het vissen op pout minder dan 10 % zou bedragen hebben. In dit geval zou het kleinmazig net aanvaard geweest zijn als een net bestemd voor de poutvisserij.

X X X

De Schotse purseseiner „Pathaway" die de eerste was om na de zware storm van verleden week met een lading van 100 ton makreel de afslag van Ullapool aan te doen, kreeg een rekordprijs voor zijn makreel, namelijk iets boven de 11 fr. het kgr. en maakte aldus na een 24-uren reisje toch 1,1 miljoen B. fr. !

X X X

Na het eindigen van het Schots makreelseizoen wensen de grootkopers en de verwerkende nijverheid in Groot-Brittannië dat de Britse minister zo spoedig mogelijk een nieuw kontingent makreel van 20 duizend ton vrij geeft in de zuid-west wateren en dit met ingang van 18 oktober, zonder enige visaanvoerbeperking. Indien dit niet gebeurt, vrezen zij dat zij de markt die zij in de laatste jaren opgebouwd hebben, zullen verliezen aan de Franse en Nederlandse makreel verwerkende nijverheid.

X X X

Heel wat vreemde vissersvaartuigen, vooral uit Spanje, die zich in Groot-Brittannië lieten registreren om onder Britse vlag aldus in de gemeenschapswateren te kunnen komen vissen, zijn gesneuveld bij een onderzoek door het Britse „D.O.T." namelijk de tegenhanger van onze zeevaartinspektie. Van de 33 maatschappijen kwamen er slechts 9 door hun veiligheidsexamen. Van 8 opgerichte en reeds in uitbating zijnde redersmaatschappijen wacht de D.O.T. op bijkomende verklaringen, terwijl voor 15 de zaak in beraad gehouden werd, dat wil zeggen verwezen, ten ware er heel wat aanpassingen zouden gebeuren. Van toepassing waren de nieuwe reglementen die sinds 1 juni 1981 ingang vonden voor vissersvaartuigen.

X X X

Het bestuur van de Grimsby dokken heeft, op verzoek van de redersfederatie, de voorgenomen verhoging van de dokrechten uitgesteld tot 1 jan. 1982. Voor de betrokken vissers en reders hopen we dat het spreekwoord „van uitstel komt er afstel" voor éénmaal bewaarheid wordt. We vrezen echter dat het hier zeker niet het geval wordt.

X X X

Nadat twee Britse schippers uit Eyemouth in eerste instantie veroordeeld werden tot een fikse boete wegens vissen binnen de kustlimieten werden zij in beroep vrijgesproken omdat op hun verzoek, de visserij-officier het vistuig niet wenste na te zien, dat volledig beschadigd was en niet in staat te vissen. De twee vaartuigen die in „paar" visten, waren aan het manoeuvreren om het in elkaar gestrengeld vistuig klaar te krijgen en gezien zij op de grens van de drie mijl visten, waren ze hierdoor heel even rond de limieten. Het was nochtans nog altijd een randgeval.

X X X

Door de Britse minister werd een einde gesteld aan de beperkingen op de schelvisvangst in de Noordzee. Sinds 8 maart golld een beperking van 21 ben schelvis per man en per week, terwijl het schelviskwota voor 1981 in de Noordzee 158 ton bedraagt. Het is een herziening van deze beperking vanwege de I.C.E.S., de Internationale Raad voor de Onderzoeking op Zee, die het de Britse minister mogelijk heeft gemaakt de beperking af te schaffen voor het gebied van de Noordzee, idem voor de kabeljauw en wijting. Voor Britse vaartuigen boven de 40 voet (12,2 m.) blijft er echter wel een vergunning van doen om deze soorten te vissen in de Noordzee, West-Schotland en de Rockall.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

De voorzitter van de Schotse White Fish producentenorganisatie, de h. Willie Hay, meent dat de afschaffing van de beperkingen op de aanvoer van, onder meer schelvis in de Noordzee, wel een aanleiding zou kunnen geven tot een overaanbod en tot een terugzakken van de prijs. Hij meent dat echter in dit geval het aan de producentenorganisaties toekomt om in te grijpen en zelf individuele kwota per man en per schip uit te vaardigen. Laat ons kort zijn met te antwoorden dat een opgelegde beperking die in feite op de „goodwil!" van de reders en vissers moet steunen, slechts met haken en ogen aan elkaar zal hangen.

X X X

Na haar onderhoud in Noorwegen met de Noorse autoriteiten in verband met de, door dit land uitgevaardigde zeer strikte reglementering voor de visserij in het Noors gedeelte van de Noordzee voor vaartuigen uit de EEG, heeft de Schotse Redersfederatie een gids opgesteld ten gerieve van de Britse reders, die een vergunning bezitten om in de Noorse wateren te vissen. Verder zegt dezelfde Federatie dat de Noren het te weinig aangeven van gevangen vis, als een uiterst zware overtreding aanzien. Aan de gids is eveneens een lijst toegevoegd met de namen van de advokaten uit Stavanger en Bergen, waar men doorgaans opgebracht wordt, die men in dergelijk geval best zou raadplegen en dit vooraleer zelf een verklaring af te leggen.

X X X

Drie vissers van de Schotse Noord-Oostkust zijn door een helikopter gered nadat hun vaartuig door brand geteisterd werd en naderhand in de golven verdween. De brand greep zo snel om zich heen, dat men geen noodsignalen meer kon uitzenden en zich moest reppen om in het reddingsvlot te geraken. Dit gebeurde in de Moray Firth. De vlammen werden door de kustwacht opgemerkt en niettegenstaande er geen noodsignalen waren of werden uitgezonden, nam deze toch zelf het initiatief om de helikopterreddingsdienst te verwittigen. Het gezonken vaartuig was een kusttreiler van 16 meter.

X X X

Een reder uit Milford die vijf gewezen Spaanse vissersvaartuigen uitbaat, thans onder Britse vlag geregistreerd, en deze vaartuigen laat optreden in de Golf van Gascogne en de Baai van Biscaye waardoor de Spaanse matrozen langs een achterpoortje terug hun traditionele visserij kunnen uitoefenen, heeft 1,35 miljoen B. fr. als waarborg moeten bezorgen voor het vrijkrijgen van één zijner vaartuigen die, na kontrool door de Franse marine, naar Bayonne werd opgebracht nadat vastgesteld werd, dat de netmaaswijdte niet de reglementaire grootte had. De reder beklaagde zich over de manier waarop de Franse visserij-officier de mazen van het net gemeten had. Anderzijds licht dit opbrengen weer een tipje op van hoe bepaalde Spaanse treilers het toch weer voor elkaar brengen om in de Franse EEG-wateren vóór hun deur kunnen komen vissen, via een registratie onder Britse vlag.

X X X

In Schotland zal een vereniging gesticht worden ter overkoepeling van de regionale producentenorganisaties. De Schotse regionale producentenorganisaties weigeren inderdaad een samengaan in één enkele Britse organisatie. De zo geroemde nationale eenheid van de producentenorganisaties is ver te zoeken, laat staan de Europese eenheid.

X X X

Door de Manx-autoriteiten werd een protest ingediend bij de Britse regering over het voornemen van het departement van het milieu om in de nabijheid van het eiland Manx ten Noorden van Ierland, ongeveer 1,5 miljoen ton rioolslijk te storten, op een gebied waar ongeveer 70 vissersvaartuigen van de Manx hun traditionele visserij uitoefenen. De dumping zou gebeuren 20 mijl ten Noorden van Lynas Point en halverwege het eiland Manx en het Britse vasteland.

X X X

De Britse Forel- en Zalmmarktorganisatie heeft in Groot-Brittannië een kampanje gestart om de huisvrouwen er toe aan te zetten om meer forel en zalm aan te kopen en te verbruiken. Ook scholen en instellingen werden aangeschreven. Men zal folders uitgeven over de manier van schoon- en klaarmaken van de vis. Volgens de woordvoerder van de organisatie, is de farming van zalm en forel thans genoeg uitgebouwd opdat men een te verwachten groter verbruik gemakkelijk kan tegemoet treden.

x x x

De voornaamste reden van de invoer van vis uit derde landen in Groot-Brittannië, is volgens de White Fish Authority een tekort aan kabeljauw van twee honderd duizend ton, alhoewel men dit tekort eerder slechts op honderd duizend ton had geschat.

X X X

Van wat men vroeger in Groot-Brittannië en ook wel in andere landen, de onderbeviste soorten noemde, hebben er toch heel wat in de laatste paar jaren een ganse weg afgelegd. Dit is onder meer het geval met de makreel die in 1970 nog maar voor 5 duizend ton gevist werd bij de Britten, in 1975 reeds voor bijna 50 duizend ton en in 1979 reeds voor 370 duizend ton ! De makreel dankt dit wel aan het verdwijnen van een haringvisserij. Ook de koolvis die in Engeland niet bijzonder geliefd was, heeft een opwaartse beweging gekend.

X X X

Gelezen in een Brits visserijvakblad : de Nederlanders hebben de meest dynamische vloot in de Noordzee. Ze gaan altijd van zwaarder tot zwaarder uitrusting en zwaarder motoren. Ze hebben eveneens te doen met kwotacijfers, maar gaan door met vissen zoals zij dit altijd in het verleden hebben gedaan. Wat dit laatste betreft, heeft een goed verstaander één woord nodig, inderdaad, dit wil zoveel zeggen alsdat de Nederlanders niet omkijken naar kwotabeperkingen ? Het is aan ons niet dit te beoordelen, want in Nederland is er geen veilplicht.

X X X

Om de landingskosten in Grimsby terug aantrekkelijk te maken voor de eigen als voor de buitenlandse vissersvaartuigen, moeten volgens de voorzitter van de Grimsby-seiners, ministens 50 lossers bij de transportbond (syndikaat) ontslagen worden, of vrijwillig heengaan. Indien wij dit kunnen oplossen, zullen we meer kansen krijgen om buitenlandse vaartuigen naar Grimsby aan te trekken en zal er ook meer zinnige uitbatingsmogelijkheid voorhanden liggen voor de eigen vaartuigen, oordeelt hij. Maar daarmee worden de zware onkosten, die ongeveer 25 % belopen, niet geringer voor de buitenlanders.

x x x

Het lossen ALLEEN reeds kost te Grimsby 2,5 pond voor een enkel kit van 63 kgr. Omgezet in onze munt is dit ongeveer 180 B .fr. voor één kit. Voor een klein gemiddelde van 300 kits is dit toch reeds over de 50 duizend B. fr. en dit is voor de rederijen te veel. De fout ligt hier bij het syndikaal systeem, waar vele lossers die om middernacht beginnen soms om 4 uur in de morgen reeds gedaan hebben, of in het geheel niet moeten afkomen en voor één nacht in bed toch betaald worden. Daar er een overvloed aan lossers is, wordt men altijd met een teveel aan lossers gekonfronteerd die op de kap van de visser betaald worden om,... in bed te blijven liggen. Over die onkosten in vreemde havens, hebben we het in een onzer volgende nummers.

X X X

In Groot-Brittannië wijten velen de grote invoer van vis en visprodukten aan de, in de laatste tijden gevoelig gestegen koers van het pond, waardoor uitvoer van Britse produkten moeilijker wordt, maar invoer gemakkelijker voor de invoerders, vooral uit derde landen.

x x x

Te Grimsby was de Z.105 „Atlas" verleden week aan de afslag en maakte een brutobesomming van iets over de 2 miljoen B. fr. voor een aanvoer van 750 bennen vis, hetzij een gemiddelde van 2.700 fr. de ben van 50 kg. Het is spijtig te moeten vaststellen dat op dergelijke sommen een half miljoen in kosten vergaan.

X X X

De laatst gehouden Nato-oefening in de Falmouth Bay, heeft voor de visserij een slechte herinnering nagelaten over verloren vistuig en netten. Een kleine kreeftenvisser verloor 20 van zijn potten, anderen hun netten omdat, als gevolg van de mist de Nato-schepen beduidend uit het door hen aangegeven gebied opereerden. Wel kunnen de betrokken schippers een vergoeding krijgen voor het verloren vistuig, maar niet voor af- en optuigen, noch voor visverlet.

X X X

Drie schippers uit Aberdeen en drie schippers uit Hull hebben hun diensten verleend en naam geleend aan Spaanse treilers die, via een nieuwe registratie, de Britse vlag bekwamen. Zij zouden hiervoor 300 pond per week toegemeten krijgen, hetzij in onze munt uitgedrukt toch een 22 duizend fr. Het is niet zozeer de schuld van deze schippers dat Spaanse treilers onder Britse vlag in de EEG-wateren komen vissen, maar de schuld van de achterpoortjes in de Britse betrokken wetgeving die dergelijke zaken mogelijk maken.

X X X

In een Brits visserijvakblad verscheen een uitlating van de heer Derek Allard, voorzitter van de Vereniging van de Grimsby-seiners, die als voorbeeld de Belgen en de Nederlanders aanwees, die zich wel hebben weten aan te passen aan de nieuwe vangtechnieken en nieuw vistuig en dan ook onder de neus van de Britten, gelijk wat, maar in het bijzonder platvis en tong komen wegvissen. Wij zelf voegen hieraan toe, dat het natuurlijk onze nieuwe eenheden zijn die bij onze noorderburen opvallen, maar dat heel wat van onze andere vissersvaartuigen aan modernisatie, ombouw of aan vervanging toe zijn.

X X X

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

Volgens de voorzitter van de Vereniging van de Grimsby-seiners, Derek Allard, vertegenwoordigt de aktieve visserijpopulatie in Groot-Brittannië slechts 0,01 % van de totalle bevolking, dus één tienduizendste en is dit te weinig opdat men zich in regeringskringen hierover de kop zou breken. Wij voegen hieraan toe, dat wij dan in een nog groter sukkelstraatje zitten wat de verhouding van onze, ongeveer één duizend man aktieve vissers betreft tegenover de totale bevolkingscijfers. Men moet echter niet de verhouding maken van **aktieve vissers tegenover de totale** bevolking, maar tegenover eveneens de aktieve (werkende) bevolking en wat zij aan deviezen en werk binnen brengen.

Verenigde Staten

Van de 2 miljoen ton vis die de Verenigde Staten (+ Alaska) in haar 200-mijlszone van de Stille Oceaan aan derde landen had toegekend voor 1980 werd er slechts iets meer dan 1,5 miljoen ton weggevist, met daaronder de kabeljauwsoorten **de voornaamste, namelijk** 1,1 miljoen ton !

X X X

Door de Verenigde Staten werd in 1980 in de Stille Oceaan voor 280 duizend ton zalm gevangen, zijnde 14 % meer dan het voorgaande jaar. Het ging vooral om rose en rode zalm waarvan 90 % afkomstig van het gebied vóór Alaska.

X X X

In 1980 was het een zeer voordelig krabbenjaar voor de Verenigde Staten in de Stille Oceaan, vooral wat de zogenaamde koninklijke krab betreft waarvan 84 duizend ton meer aangevoerd werd **dan in het vroegere rekordjaar** 1966.

X X X

In 1980 werd er in de Verenigde Staten heel wat meer kabeljauw en schelvis aangevoerd. Voor de kabeljauw werd dit 54 duizend ton en voor schelvis 25 duizend ton. In 1976 was dit respektievelijk nog maar 25 duizend en 6 duizend ton.

X X X

Volgens de eerste vaststellingen zouden de visstocks voor bodemvis in de 200-mijlszone van Canada, Groenland en de Verenigde Staten, dus het Noorden van de Atlantische Oceaan zich langzaam herstellen nadat zij een tijd lang onder een overbevissing geleden hadden.

Nederland

De Nederlandse minister van Landbouw en Visserij, de h. De Koning, heeft aan de Nederlandse haringvissers vanaf begin dezer week terug de toelating verleend om in de Hebriden op haring te gaan vissen. Nederland heeft in dit gebied een kontingent van 3 duizend ton, maar de minister zelf had eerder reeds dit kontingent teruggebracht op 2 duizend ton, zeer tot ongenoegen van de betrokken visserij. Dit was zogezegd om in de lijn te blijven met een voorstel van de Kommissie. Vanaf 5 oktober werd nu ook deze duizend ton vrijgegeven.

Ierland

In 1980 is de waarde van de door de Ierse vissersvaartuigen aangevoerde vis opgeklommen tot 2,13 miljard B. fr. waarvan 1,8 miljard in eigen afslagen werd geveild. De zalmvisserij met stelnetten, meestal in de monding van de rivieren, zorgde daarbij voor een bijkomende 200 miljoen B. fr. In dit verband wordt er echter nog al wat zalm door stropers achterover gedrukt, waarover men natuurlijk geen cijfers bezit. Bewijze van dit stropen was het feit, dat men enkele weken terug, bij een ver doorgevoerde kontrole, niet min dan 50 zalmnetten in beslag nam.

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

Uit de haven van Portavogie is het Iers vissersvaartuig de ,,Sunrise" gestolen. Het is een kusttreiler van 12 m. De eigenaar looft een beloning uit voor diegenen die aanwijzingen geven tot het terugvinden, want... het vaartuig is niet verzekerd. Wij menen echter dat heel weinig vissersvaartuigen tegen diefstal verzekerd zijn. Dit risiko is inderdaad, relatief gezien, zeer klein.

Australië

Alhoewel men het eerder anders **had kunnen veronderstellen, is het** eerste jaar dat Australië zijn visserijlimieten tot 200 mijl uitgebreid **had, eerder tegengevallen met een minderaanvoer voor de eigen visserij** met 3 %. Dit was vooral het gevolg van een eerder mislukte garnalen- en kreeftenaanvoer.

Japan

In de Russische wateren van de Stille Oceaan kreeg Japan een kontingent toegewezen van 750 duizend ton, maar omgekeerd kreeg Rusland in de Japanse wateren een kontingent van 650 duizend ton toegewezen. In de wateren van de Verenigde Staten, kant Stille Oceaan mag Japan bijna 1,38 miljoen ton wegvissen, waarvan 1,23 miljoen ton vlaswijting vóór de kusten van Alaska. Dergelijke miljoenencijfers doen de kleine Belgische visserij wel even duizelen, waar de **totale jaarlijkse aanvoer** even over de 40 duizend ton ligt.

X X X

Het noordelijk gedeelte van de Stille Oceaan is nog altijd de grootste leverancier voor vis met een totaal van meer dan 20 miljoen ton, en dit niettegenstaande de vangsten in dit gebied sinds 1978 ongeveer gelijk bleven. Uit het gebied van de Stille Oceaan heeft Japan alleen reeds 9,5 miljoen ton aangevoerd.

Noorwegen

Het meest suksesvol Brits paarteam op de seinetreilerij, de ,,Frances Bojen" met de ,,Wendy Pulfrey" zijn ook al bij de ongelukkigen die door de Noorse marine opgebracht werden wegens het niet naleven van het ingewikkeld, door Noorwegen opgelegd boekingssysteem van visserij, gevangen vis, soort vis, vanggebied, aangewend vistuig, hoeveelheid van elke soort per trek, enz... Een Britse vertegenwoordiging is naar Noorwegen gevlogen om te trachten de zaken eenvoudiger te maken. Er is volgens ons maar één mogelijkheid om de Noren inschikkelijker te maken, dit is van hetzelfde laken een broek voor de Noren die een vergunning hebben voor de visserij in ons deel van de Noordzee.

Chili

De 21ste jaarlijkse konferentie van de vismeelfabrikanten zal dit jaar in Chili bij Santiago gehouden worden van 9 tot 13 november. Er zullen ook referaten gehouden worden over de nood aan proteïnen, veevoeding en visolie.

Canada

Door een mindere aanvoer van haring en zalm door Canada in de Stille Oceaan is de totale Canadese aanvoer uit de Stille Oceaan 20 % minder dan in 1979.

X X X

De totale Canadese vangsten op de Atlantische kust zijn in 1980 met 10 % verminderd ten overstaan van 1979. Dit ligt niet zo zeer aan een teruglopen van de visstocks maar aan mindere marktmogelijkheden voor de krab, de calmar, de haring, de makreel en verder zijn zij eveneens een gevolg van de sociale konflikten die de grote visserij teisterden vooral in de kabeljauwvisserij.

X X X

Men heeft vastgesteld dat het afsluiten van bilaterale visserijovereenkomsten met landen die buiten Europa liggen, meer dan eens terzelfdertijd de gelegenheid geven voor het vastleggen van handelsakkoorden.

Groenland

Groenland heeft in 1980 een goed jaar gekend vooral dank zij de bijzonder goede resultaten in de garnaalvisserij. In 1980 werden door de Groenlandse vissers 25 duizend ton garnaal aangevoerd. In 1976 was dit slechts 10 duizend ton. De aanvoer van kabeljauwsoorten is in 1980 echter ongeveer gelijk gebleven aan deze van 1979, namelijk rond de 50 duizend ton.

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van 11.10.1981 tot 17-10-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 10u05 en te 14u50
— Dagelijks te 07u35, behalve op 11 en 17.10.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 19u45
— Dagelijks te 04u00, behalve op 11, 12 en 17.10.1981
— Dagelijks te 16u00 en te 22u00, behalve op 17.10.1981
— Op 11 en 17.10.1981, bijkomende afvaart te 07u00
— Op 11.10.1981, bijkomende afvaart te 13u00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u15 en te 05u15
— Dagelijks te 02u30 en te 06u40, behalve op 11.10.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 01u00
— Dagelijks te 03u00, behalve op 11.10.1981
— Dagelijks te 07u00, behalve op 11 en 17.10.1981
— Dagelijks te 09u00, behalve op 11, 12 en 17.10.1981
— Op 11.10.1981, bijkomende afvaart te 12u00
— Op 11 en 17.10.1981, bijkomende afvaart te 18u00
— Dagelijks te 21u00, behalve op 17.10.1981

Afvaarten uit Folkestone

— Dagelijks te 23u45
— Dagelijks te 01u10, behalve op 11.10.1981
— Dagelijks te 20u55, behalve op 17.10.1981

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

FEEST IN DE KUSTHAVEN

Tienjarig bestaan van Ocean Containerterminal Zeebrugge gevierd

Dit jaar naar de 100.000 TEU's ?

In ons vorig nummer gaven wij een eerste gedeelte weer van de viering van het tienjarig bestaan van de „Ocean Containerterminal Zeebrugge". Hierna volgt het vervolg en slot van de toespraak van de h. Flachet :

Van zodra bleek dat op internationaal vlak resoluut voor het gebruik van de container werd geopteerd en dat er een vervoersstroom tussen Groot-Brittannië en het vasteland tot stand kwam, lag het voor de N.M.B.S. voor de hand dat zij initiatieven moest nemen om een Belgische haven voor die trafiek uit te rusten teneinde zowel haar eigen belangen te vrijwaren als om de economie van ons land te dienen.

Zo werd dan de shortseaterminal in Zeebrugge opgericht in 1968.

Wanneer vervolgens het gebruik van de container in mariitieme goederenrelaties veralgemeend werd, was het aangewezen dat de NMBS zich opnieuw, en in de mate van het mogelijke, aanbood als vervoerder van eind tot eind in het vastelandsdeel van de transcontinentale containerdiensten. Deze optie heeft uiteindelijk geleid tot de totstandkoming van de oceancontainerterminal, genoemd O.C.Z., waarvan wij vandaag 10 jaar exploitatie vieren.

De uitbouw van de containertechniek, hier in Zeebrugge, mag echter niet alleen de NMBS worden toegeschreven. Inderdaad, andere bij deze techniek betrokken bedrijven en ondernemingen hebben voor die uitbouw ruime belangstelling gehad, hetgeen geleid heeft tot de samenbundeling van alle krachten in dat specifieke vervoerdomein, meer bepaald in de O.C.Z.

In die context van samenwerking kan ik deze gelegenheid niet laten voorbijgaan om te benadrukken dat de NMBS steeds bereid is gevonden om die politiek door te zetten in al de Belgische havens.

Die aanwezigheidspolitiek is met name zeer onlangs tot concrete uitdrukking gekomen bij gelegenheid van de nieuwe investeringen op gebied van overslag, zowel door de N.V. Seabulk hier in Zeebrugge als door de N.V. Stocatra in Antwerpen.

En de h. Flachet besloot : ik kan deze toespraak uiteraard niet besluiten zonder een summiere balans van 10 jaar O.C.Z.-exploitatie. De O.C.Z. wordt aangelopen door tien regelmatige intercontinentale verbindingen voor container-vervoer, waarbij meer dan dertig rederijen betrokken zijn.

1971 : 9.203 behandelde containers in 20 voet equivalent.

1975 : 42.688 containers, d.w.z. meer dan viermaal zoveel.

1978 : 83.652 containers, wat opnieuw praktisch een verdubbeling betekent in drie jaar tijd.

Verwacht wordt dat dit jaar meer dan 100.000 containereenheden van 20 voet op de oceancontainerterminal behandeld worden. Tenslotte is het waard te vermelden dat de contractueel gewaarborgde behandelingssnelheid van een schip duizend containers per etmaal bedraagt.

Na afloop van het officiële gedeelte vingen de bezoeken aan de O.C.Z.-terminal aan waarna, na een drink aan boord van de «Ortelius» de genodigden aanzaten aan een maaltijd in het Zeestation van de M.B.Z. om dan de dag af te ronden met het bezoek aan de diverse werven in het havengebied.

FRANS-ENGELSE BESPREKINGEN OVER CHANNEL

Franse en Engelse transportambtenaren zijn onlangs besprekingen begonnen over de mogelijke Channelverbindingen. Dit is het logische gevolg van de beslissing die door de Franse president Mitterand en de Britse eerste minister Thatcher werd genomen om dit gezamenlijk projekt opnieuw leven in te blazen.

Hiervoor liggen acht plannen ter diskussie, gaande van de eenvoudige éénsporige spoorwegtunnel van de Britse en Franse spoorwegen tot het ambitieuse projekt van British Steel voor de bouw van een spoor- én wegverbinding. Daar tussenin liggen dan een hele reeks voorstellen van de meest verscheidene konstrukteurs (European Channel Group, Cross Channel Contractors, Tarmac en Wimpey, John Laing) plus de brugprojekten van R. Freeman en van Eurobridge Systems.

Ook de prijs varieert. Het minimumvoorstel van de spoorwegen zou 40 miljard B. fr. vergen, de reuze-brug 150 miljard. Daarboven komt waarschijnlijk nog het ambitieus projekt van British Steel, met een aantal artificiële eilanden in het Kanaal, met twee bruggen, terwijl de andere zouden verbonden worden door een tunnel.

De Channelverbinding werd in 1975 opgegeven door de toenmalige Labourregering. Sindsdien werden heel wat nieuwe voorstellen uit de doeken gedaan.

De nieuwe Franse president heeft de weg geopend voor daadwerkelijke vooruitgang. De nieuwe Britse transportminister, David Howell, ontmoette intussen het vervoerskomitee van de EEG teneinde een mogelijke EEG-bijdrage in het realiseren van de Kanaalverbinding te bespreken.

De vraag stelt zich nog altijd : zal men ooit een dezer ontwerpen verwezenlijken en wat zal dit voor de visserij in het Nauw van Kales betekenen. Wat zullen ook hier de gevolgen zijn, is toch een vraag die door onze wetenschapsmensen zou moeten onderzocht worden.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28, 8401 Bredene
Tel : (059) 32.16.76

Berichten aan zeevarenden

BELGIE

20/64 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/46 en 1/47 - 1981.

Gedurende de periode van 5 tot en met 16 oktober 1981 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door altillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 5 tot 9 oktober 1981 : op maandag 5, dinsdag 6, woensdag 7, donderdag 8 en vrijdag 9 oktober 1981 ;

— week van 12 tot 16 oktober 1981 : op maandag 12, dinsdag 13, woensdag 14, donderdag 15 en vrijdag 16 oktober 1981.

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

20/65 (T) Noordzee. — Mijnenleg- en mijnenveegoefeningen.

Gedurende de periode van 9 tot en met 23 oktober 1981, zullen mijnenleg- en mijnenveegoefeningen plaatsgrijpen in het gebied der Vlaamse Banken.

Het oefengebied is gesitueerd boven de scheepvaartroute naar Antwerpen en wordt begrensd door positielijnen door volgende punten :
51°25'N en 51°35'N
2°39'E en 3°'E

20/66 Schelde. — Zandvliet - Schaar van Ouden Doel. Groene lichtboeien verlegd. Gele lichtboei gelegd. Sectoren lichtbakens gewijzigd.

Ter uitbreiding van de ankermogelijkheden in de NW-lijke uitloop van « Schaar van Ouden Doel » en een aansluitende aanpassing van het vaarwater over de Drempel van Zandvliet, zijn verlegd :

a) groene lichtboei 85A : ± 270 m in de richting 110° ;
dit is naar positie 51°21'06"N — 4°14'49"E

b) groene lichtboei 87 : ± 290 m in de richting 120° :
dit is naar positie 51°20'59.5"N — 4°15'19.5"E

c) groene lichtboei 89 : ± 60 m in de richting 190° :
dit is naar positie 51°20'51"N — 4°15'45.5"E

In « Schaar van Ouden Doel » wordt ter bebakening van bovengenoemde ankerplaats gelegd :

d) gele lichtboei « Fl » tonende 1 Y Fl 3 s, in positie 51°21'00.5"N — 4°14'31"E

De lichtsectoren van hiernagenoemde lichtbakens werden eveneens gewijzigd :

e) Lichtbaken N. Ballastplaat : Fl 4 s
Rood van onder de wal bovenwaarts tot in 309° ; wit tot in 327° ; groen tot in 333° ; wit door N tot in 010° ; groen tot in 045° ; wit door E tot in 101° ; rood door S tot onder de wal benedenwaarts.

f) Laag licht Ballastplaat : 11 Iso 4 s
Rood van onder de wal bovenwaarts tot in 325° ; wit door N tot in 010° ; groen door E tot 092° ; wit tot in 116° ; rood tot onder de wal benedenwaarts.
(Zie Belg. krtn. 103 en 104/06 en Lichtenlijst 1979 — Nos 790, 792, 795, 796, 798 en 800)

B.a.Z. (P) en (T) steeds van kracht

1963-21/175 — Noordzee. — Seismisch onderzoek.
1965-21/159 — Schelde. — Nabij Zuid Saaftinge. Ankerverbod.
1972-14/105 — Franse kust. — W-lijke voorhaven van Duinkerke. Verboden zone.
1973-19/142 — Schelde. — Ketelplaat. Wrak Wrakboei.
1975-24/149 — Noordzee. — Golfmeetlingen.
1977- 4/ 74 — Noordzee. — Scheur. Wrakboei gelegd.
1977-12/110 — Westerschelde. — Rede Vlissingen. Wrakopruiming. Lichtboeien gewijzigd.
1977-20/139 — Belgische Kustroute. — Meetpalen gedekt door lichtboeien.
1977-11/ 99 — Zeebrugge. — Boorwerkzaamheden.
1978-10/ 95 — Westhinder - Vlissingen route. Meetpaal gedekt door lichtboei.
1978-11/100 — Westhinder - Vlissingen - Scheur route. Meetpaal gedekt door lichtboei.
1978-12/103 — Schelde. — Zandvlietsluis. Herstellingswerken.
1978-13/107 — Westhinder - Vlissingen route. - Tijdelijke lichtboei vervangen.
1978-17/119 — « Port Dunkerque Ouest » — Meetboeien.
1978-25/160 — Zeebrugge. — Kop havenidam. Tijdelijk licht.
1979- 8/ 76 — Zeebrugge. — Onderwaterobstakels. Werkverkeer.
1979-23/126 — Schelde. — Ketelplaat. Wraklichtboei gelegd.
1979-26/139 — Schelde — Ketelplaat. Wraklichtboei verlegd.
1980- 4/ 67 — Plaatsbepalingssysteem Toran langs de Belgische kust.
1980- 9/ 87 — E nadering Duinkerke. — Golfmeetboei uitgelegd.
1980-12/ 99 — Westerschelde. — Geul van Zimerman. Stortplaats. Betonning.
1980-13/100 — Nadering W-lijke haven Duinkerke. — Thermograaf uitgelegd. Lichtboei.
1980-14/104 — Zeebrugge. — Werkhaven. Verboden zone.
1981- 2/ 1 — Nadering Duinkerke. — Golfmeetboei uitgelegd.
1981- 3/ 5 — Belgische kust. — Stroommeterstations en lichtboeien uitgelegd.
1981- 3/ 7 — Belgische kust. — Nadering Zeebrugge. Ondiepten ten gevolge van storingen nabij de toekomstige NE-dam.
1981- 4/ 9 — Belgische kust. — Nadering Zeebrugge. Stroommeterstations en lichtboeien uitgelegd.
1981- 4/ 10 — Belgische kust. — Nadering Zeebrugge. Ondiepten ten gevolge van stortingen nabij de toekomstige NE-dam.
1981- 5/ 14 — Nadering W-lijke voorhaven Duinkerke. — Thermografen uitgelegd. Lichtboeien.
1981- 5/ 16 — Haven Nieuwpoort. — Ingang vlotkom. Lichtenlijn gedoofd.
1981- 5/ 19 — Nadering Zeebrugge. — Gebied werken in uitvoering.
1981- 7/ 26 — Belgische kust. — Nadering Zeebrugge. Uitleggen stroommeters.
1981-11/ 32 — Belgische kust. — Oostende, De Haan en Blankenberge. Boeien tijdelijk uitgelegd.
1981-13/ 34 — Belgische kust. — Lichtenlijn (136°). Wijziging.
1981-14/ 42 — Belgische kust. Vóór Koksijde. Boeien tijdelijk uitgelegd.
1981-15/ 46 — Havens van Blankenberge en Nieuwpoort. — Diepten.
1981-16/ 52 — Westhinder - Vlissingen - Scheur route. — Meetpaal vernield.
1981-17/ 54 — Belgische kust. — Kustroute. Kleine rede. Gevaarlijk wrak. Lichtboei.
1981-17/ 55 — Mond Westerschelde. — Vlakte van de Raan. Bolton. Hydrografisch instrument.
1981-17/ 57 — Mond Westerschelde. — Kaloo bank. Ondiepte richel.
1981-18/ 59 — Scheur. — Duik- en boorwerkzaamheden.
1981-18/ 60 — Belgische kust. — Zeebrugge nadering. Stroommeters (alleen punt c).
1981-19/ 63 — Belgische kust. — Kustroute. Wrak.

Lees „HET VISSERIJBLAD"