

# het visserijblad

Verschijnt wekelijks  
Vrijdag 11 december - Nr. 45

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR. —  
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 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

## HET WANBEHEER VAN EEN VISSERSHAVEN VERHOOGING VAN MIJN-, DOK- EN SLUISRECHTEN VAN 10 TOT 20 %

### Eens temeer de Vissershavenkommissie genegeerd !

Vorige week moesten we langs een lokaal weekblad vernemen, dat het stadsbestuur van Oostende op voorstel van de havenkapitein, daarin gesteund door de schepen van de vissershaven, zou besloten hebben vanaf 1 januari de vismijnrechten van 1,25 fr. op 1,50 fr. ten honderd te brengen en dan ook sluis-, dok- en slipwayrechten van 10 tot 20 % zouden verhoogd worden.

Er bestaat te Oostende een Vissershavenkommissie, samengesteld uit reders, vishandelaars, vakbonden en gemeenteraadsleden van de verschillende fracties.

Op het ogenblik dat we dit schrijven werd deze commissie sedert **12 juni 1980** niet meer bijeengeroepen en worden alle visserijproblemen door de havendirectie en de schepen zo maar eenvoudig op zij gelegd of zelf beslist, zonder zich te bekommeren om de belangen van de visserij, de Vissershavenkommissie of om het even welke belangen.

De mistoestanden in de vissershaven zijn talrijk en hopen zich op. De stad Oostende beweert thans dat ze aan de vissershaven een verlies lijdt van 25 miljoen frank, maar bewijst dit niet en vindt het niet nodig die commissie te raadplegen om na te gaan waar het kwaad zit, en hoe er eventueel kan aan verholpen worden.

Nu zal men de vismijnrechten en alle andere verhogen waar dit noch te Nieuwpoort, noch te Zeebrugge het geval is.

De dwaze redenering van die stadsoverheid is, dat zulks in geen tien jaar werd gedaan, alsof de visprijzen vergeleken bij tien jaar geleden niet verhoogd zijn en zelfs aan minimumprijzen van de E.E.G. niet vastgelegd zijn.

Voor de vis door de eigen visserij aangevoerd, wordt een vismijnrecht geheven maar voor de honderdduizenden kg. uit de vreemde in de vismijn verkocht of aangebracht, die de prijzen van de eigen nationale visserij benadelen, is er geen vismijnrecht te betalen, waar vóór de oorlog dit wel het

geval was, voor de gewone vis 0,50 fr. per kg. en voor de fijne vis 2 fr. per kg. vismijntaks diende betaald te worden.

De stad klaagt dat ze haar kosten niet kan dekken. De vismijn zelf is nochtans winstgevend !

Zou ze ons kunnen zeggen, waar het zit ?

Zou ze ons kunnen zeggen, wat dient betaald door al die yachten die hier maanden een winterslaap komen doorbrengen ?

Een nieuw visserijdok werd gebouwd waar de scheepswerven zouden heen geloodsd worden, maar van dit alles komt niets in huis en dient deze alleen om een baggermaatschappij volledig ten dienste te zijn, waar een stadsbediende belangen bij heeft en er expert van is.

Het tienduizend vierkante meter nieuwe dok dient hier alleen daarvoor en zonder ooit een Vissershavenkommissie te raadplegen, werd dit alles bekostigd en werden daar die nieuwe gebouwen van die maatschappij ondergebracht en betaalt deze voor gans dit kompleks 194.000 fr. per jaar, welke in 1982 tot 210.000 fr. zal opgevoerd worden, hetzij het peulschilletje van 18.000 frank per maand.

Ondertussen moeten de reders en de werkhuizen langs de vissershaven niet alleen dure stadsbelastingen betalen voor het innemen van een plaats op de kaai, voor elke tewerkgestelde werknemer, zonder van de vele andere kosten om duizenden mensen te werk te stellen te spreken.

En dit alles gebeurt zonder schroom.

Een stadsbestuur, voor wie de visserij alleen een melkkoe blijft.

En zeggen dat ditzelfde stadsbestuur nu een aanbesteding heeft uitgeschreven, waarvan het laagste aanbod 24 miljoen frank is om een **nutteloze** sleepboot te bouwen voor **parade** in de lege dokken waarvan 40 % ten laste van de bevolking.

Op die schandelijke geldverspilling om aan hoogheidswaanin te doen, komen we volgende week terug.

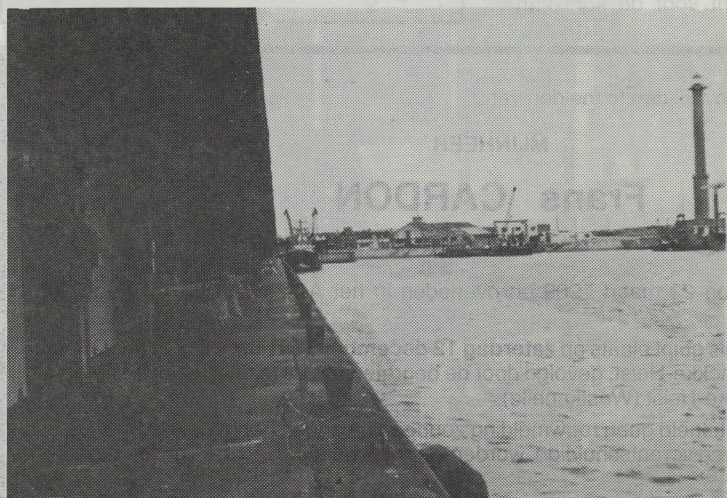
## PROTEST

Om elkeen voor een voldongen feit te stellen, heeft de schepen van de haven en zijn havendirecteur gemeend alleen een vertrouwelijk gesprek met een paar mensen uit de Rederscentrale te moeten hebben, en voorzichtigheidshalve eens temeer de Vissershavenkommissie genegeerd, terwijl men de Rederscentrale met allerlei drogredenen op een zijspoor tracht te zetten. Wij zijn overtuigd dat ook zij zich niet zal laten doen.

Nu zal de gemeenteraad volgende week geroepen worden om deze verhoging te stemmen en zal men natuurlijk verkondigen dat de Rederscentrale geraadpleegd werd.

Dit vernemend, hebben wij, als lid van de Vissershavenkommissie gemeend, de bevoegde schepen hiernavolgend schrijven te moeten zenden en de andere leden van de commissie van deze intenties ingelicht.

In ieder geval werd door ons volgende protestbrief gericht aan schepen Dumarey, voorzitter van de Vissershavenkommissie :



Straks een lege vismijn ? Het ziet er wel naar uit als men de visserij verder blijft viseren met steeds groter wordende exploitatiekosten !

Aan de heer H. DUMAREY,  
Schepen van de Stad Oostende en  
Voorzitter van de „Vissershavenkommissie”  
p.a. Stadhuis  
8400 OOSTENDE.

Mijnheer de Voorzitter,

Betreft : **Vissershavenkommissie**

Wij vernemen dat U en Uw diensten zinnens zijn de vismijnrechten van 1,25 % op 1,50 % te brengen alsook de sluis-, dok- en slipwayrechten met 10 tot 20 % te verhogen.

Wij protesteren krachtig tegen deze ongerechtvaardigde handelwijze zonder zelfs de „Vissershavenkommissie„ te raadplegen en verzoecken U bij hoogdringendheid deze kommissie samen te roepen met dit punt op de dagorde.

Het komt ons voor dat de Vissershavenkommissie veel te veel, voor zaken die de visserij en de vishandel aanbelangen, genegeerd wordt en dat de werking van het stadsbestuur ten voordele van de ganse visserij, tot welke sector ze ook behoort, alles behalve aanmoedigend is en andere belangen dan deze van de visserij in onze havens

voorrang krijgen en gediend worden.

Uw antwoord tegemoet ziende, tekenen wij,

P. VANDENBERGHE,

Lid Vissershavenkommissie.

Op het ogenblik van het ter perse gaan, weten we nog niet of vanwege het stadsbestuur de Vissershavenkommissie zal bijeengeroepen worden.

Afwachten is dus de boodschap.

Wat er ook van zij, menen we dat alle belanghebbenden het hierbij niet zullen laten omdat het leven van de visserij, het brood betekent van duizenden anderen.

De visserij staat voor zware lasten.

Is het op die manier dat ons stadsbestuur deze zal helpen verlichten ?

We komen hierop terug en zullen bewijzen dat deze verhoging niet alleen niet gerechtvaardigd is, maar dat onze vissershaven in de laatste jaren een zuiver wanbeheer daarstelt, waar ook de Vissershavenkommissie volledig genegeerd wordt.

P. VANDENBERGHE

## NIEUW TARIEF VOOR ONTLEDINGEN VERRICHT VOOR PARTIKULIEREN DOOR HET ZEEVISSERIJRIJKSSTATION

In het Staatsblad verscheen het ministerieel besluit houdende vaststelling van het tarief der ontledingen en werken voor partikulieren uitgevoerd door het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Dit Besluit luidt als volgt :

**Artikel 1.** Opzoekingen, bepalingen, doseringen en werken die particulieren of openbare diensten uit eigen beweging aanvragen, worden door het Rijksstation voor Zeevisserij, te Oostende, verricht tegen de prijs aangegeven in de onderstaande tarieflijst :

§ 1. Vis, visserijproducten, hulpstoffen, enz.

Droge stof bepaling .....	180 F
Vetdosering .....	360 F
Bepaling van het eiwitgehalte .....	360 F
Bepaling van het zoutgehalte .....	270 F
Bepaling van de pH .....	180 F
Bepaling van de vluchtige basische stikstof (TVB) .....	360 F
Bepaling van het rimethylaminegehalte (TMA) .....	360 F
Bepaling van de thiobarbituurzuurindex (IBZ) .....	360 F
Bepaling van het hypoxanthine .....	450 F
Bepaling van vrije vetzuren .....	360 F
Bepaling van het ammoniakgehalte ...	360 F
Bepaling van het benzoëzuur .....	360 F
Bepaling van het sorbinezuur .....	360 F
Bepaling van het COD .....	450 F
Bepaling van de materie in suspensie .	300 F
Bepaling van het dooiverlies .....	200 F
Bepaling van het totaal aantal bacteriën .....	450 F
Bepaling van het totaal gisten en schimmels .....	450 F
Bepaling van het aantal colli's .....	450 F
Bepaling van Salmonella .....	750 F
Bepaling van Streptococci .....	450 F
Bepaling van Entorobacteriaceæ .....	450 F

§ 2. Voor opzoekingen, bepalingen, doseringen en werken hierboven niet voorzien, wordt de prijs naar gelang de belangrijkheid, door de directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij vastgesteld.

**Art. 2.** Het ministerieel besluit van 14 maart 1975 houdende vaststelling van het tarief der ontledingen en werken uitgevoerd door het Rijksstation voor Zeevisserij, te Oostende, wordt opgeheven.

**Art. 3.** Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1982.

Het is waarschijnlijk wel zo dat heel wat mensen onwetend zijn over het feit dat men op ons Rijksstation, gelegen in de Ankerstraat, Opex-Oostende, bepaalde producten of samenstellingen kunnen afgegeven worden voor ontledingen naar het gehalte van bepaalde stoffen. We stellen verder aan de hand van het tarief vast dat de prijzen zeer binnen de perken gehouden worden en zeker in het bereik van ieder beurs.

### HARINGHAAI IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Bij het bedrijven der haringvisserij werd door de N.597 "Jupiter" van Vercoutter Gabriël en de N.752 "Ter Yde" van Legein Urbain een haringhaai gevangen.

Dit specimen was ongeveer 4 m. lang en woog ong. 700 kg. Deze haringjager werd op de veiling der stedelijke vismijn van Nieuwpoort te koop aangeboden. Dit reclamedier werd door de vishandel Vanelverdinghe, gelegen Kaai, 30, te Nieuwpoort aangekocht voor de som van 1.150 fr.

### ALBERT DESCHACHT IS NIET MEER

Vorige week is op 78-jarige leeftijd de gewezen visser Albert Deschacht overleden. In de visserijmiddens was de afgestorvene een bijzonder goed gekend figuur ; sedert enige tijd echter werd hij door ziekte getroffen en moest hij binnenshuis blijven. Nadien werd hij in het Serruysziekenhuis opgenomen waar hij ook overleed. Albert Deschacht werd op de oude Vuurtorenwijk te Oostende geboren op 2 juli 1904 en reeds op zeer jeugdige leeftijd trok hij de grote vlakke op ; aanvankelijk als scheepsjongen maar nadien als stuurman aan boord van de grote IJslantreilers. Kort na het uitbreken van de oorlog trok hij met zijn familie naar het Engelse Fleetwood van waaruit hij gedurende de ganse oorlog op de visserij vaarde. Na het beëindigen van de oorlog kwam hij terug te Oostende en trok weer naar de IJslandse visgronden om nadien van een welverdiende rust te genieten.

Vorige week vrijdag werd hij onder zeer ruime belangstelling naar zijn laatste rustplaats gedragen. Vooraf had in de kerk van Sas-Slijkens een rouwdienst plaats gegrepen.

Ons blad biedt aan zijn echtgenote, kinderen en familie zijn oprecht rouwbelag aan.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van :

MIJNHEER

**Frans CARDON**

Echtgenoot van Mevrouw Elisabeth BRUYNOOGHE

Geboren te Dudzele op 22 maart 1909 en overleden in het AZ-Ziekenhuis te Brugge op 8 december 1981.

De plechtige uitvaartmis grijpt plaats op **zaterdag 12 december 1981 om 10 u.** in de kerk van Sint Antonius Abt te Knokke-Heist, gevolgd door de begrafenis in de familiekerk op de Parkbegraafplaats te Knokke-Heist (Westkapelle).

Personen die bij vergetelheid geen rouwmelding zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

**8390 KNOKKE-HEIST  
Heistlaan, 106**

(8782V)

# OVERHEID EN GANS DE VISSERIJ BRACHTEN HULDE AAN DE NAGEDACHTENIS VAN DE BEMANNING DER Z.180 "TORNADO"

Het was dus zaterdagvoormiddag om 10 uur dat een kerkelijke plechtigheid in de St.-Donaaskerk te Zeebrugge plaats had, waar een ziele dienst en de begrafenis plaats had van het stoffelijk overschot van schipper eigenaar François De Voogt, gepaard aan een mis ter nagedachtenis van de vijf bemanningsleden die bij het vergaan van de Z.180 hun leven lieten.

Dat benevens de Overheid, een ontzaglijke menigte deze dienst bijwoonde, hoeft niet gezegd, wanneer men weet dat 1.456 mensen ter offerande togen om aldus een laatste groet te brengen aan vijf noeste vissers die hun leven lieten, slachtoffers van nog steeds niet opgehelderde gebeurtenissen.

Van alle zijden waren vissers, vrienden en bekenden, tot zelfs uit Engeland, waar zij goed gekend waren, gekomen om zelfs met talrijke bloemen en kransen hun medevoelen te betuigen in een onbegrijpelijke ramp, veroorzaakt in volle dag en tijdens mooi en helder weder.

Schipper François De Voogt was immers sedert meer dan 20 jaar varende op Engeland en te Newlyn, Penzance, Birkenhead, enz. als een joviale en knappe schipper gekend.

De mis welke in alle eenvoud opgedragen werd door pastoor Schoenmakers, bijgestaan door E.H. Gryson, medepastoor te Knokke-Heist, duurde ongeveer één uur, waarna stoetsgewijze naar het Visserskruis in de voorhaven werd getrokken, waar dit bedolven werd onder een enorme bloemenhulde door overheid, maatschappijen, vrienden en vissers.

Daarna werd volgens wens van de overledene, het stoffelijk overschot van De Voogt naar het nieuw kerkhof te Knokke-Heist overgebracht en togen we tenslotte huiswaarts diep onder de indruk van wat zo onbarmhartig gebeurd was, waardoor eens temeer niet alleen weduwen en wezen achterbleven maar ook een vrouw met vijf kleine kinderen, waarvan de vader al 17 jaar met haar samenwoonde en nu alleen zonder verweer, zonder hulp, zonder erkenning vaderloos achterblijven.

Wie sedert jaren in de visserijwereld leeft, wie weet wat hun leven, hun werk en hun thuis zijn betekenen, kan alleen getuigen wat zij voor ons allen zijn: niet de mijnwerkers der zee, maar een volk voor wie men alleen maar zijn pet kan afdoen, daar noch arbeidsduur, noch wetten, noch leven aan wal iets betekenen, maar alleen de zee, hun opbrengst 72 uur aan wal om de vrucht van hun arbeid te zien bepalen, een pint met vrienden te drinken en dan thuis hoogstens twee of drie dagen door te brengen, waar hun genegenheid voor vrouw en kinderen geen grenzen kent, maar te kort om te beseffen dat, wat ze wettelijk zouden moeten volgen of in regel brengen, moet geschieden.

Ja, het visje wordt duur betaald, maar vooral door hen die er om den brode voor op zee gaan.

P.V.

## DANK NA DE ROUWPLECHTIGHEID

Bij gans dit triestig gebeuren, een droeve plechtigheid, gaat een speciaal woordje van dank naar diegenen die in alle opzichten er voor gezorgd hebben, dat de rouwhulde op waardige en voortreffelijke wijze is geschied.

Wij vernoemen hier in de eerste plaats het Brugs politiekorps, afdeling Zeebrugge die de orde buiten de kerk, waar honderden en honderden rijtuigen aanreden, op voortreffelijke wijze op een zeer moeilijke plaats regelden. Ook het verkeer naar het Vissershuis, was perfect, zodat de lange rouwstoet er niet door gehinderd werd.

We vernoemen ook de direktie van de Zeebrug-



Twee beelden van de rouwdienst in de Sint Donaaskerk Zeebrugge die massaal werd bijgewoond.

se vismijn, die bereidwillig een vrachtwagen en personeel ter beschikking had gesteld voor het vervoer van de 38 bloemstukken van de kerk naar het Visserskruis.

Dank ook aan de direktie, de leerkrachten en de leerlingen van de Rijksvisserijschool van Heist en Kon. Werk Ibis, die bij de bloemenhulde zeer behulpzaam waren.

Dank ook aan de begrafenisondernemer Marcel Rotsaert, die gedurende een ganse week alles tot in de kleinste bijzonderheden met de rompslomp eigen aan de administratie, voorbereidde en tot in de puntjes verzorgde.

Dank ook aan onze visserijaalmoezenier E.H. Corneillie, die er voor gezorgd had, dat eindelijk op het einde van de kerkelijke plechtigheid, ten gehore van alle aanwezigen het Visserslied van Henri Baels, op muziek gezet door toondichter Teugels, gespeeld werd. De kerkelijke overheid te Zeebrugge had dit voorheen nog nooit gedaan.

En tenslotte dank aan de beroepsredersvereniging Hand in Hand van Zeebrugge, met zijn directeur Jef De Roose, daarin bijgestaan door zijn knappe medewerker Arnold Vanhouteghem, die alles deden om niet alleen de familie De Voogt ter hulp te zijn, maar om ook de families in al de moeilijkheden welke zich voordeden bij te staan.



Namens de Minister van Verkeerswezen Feaux, belet door eerder aangegane verplichtingen legde secretaris-generaal Marcel Poppe een rouwkrans neer aan het Visserskruis.

#### ROUWBETUIGINGEN UIT DEN VREEMDE

Buiten de vele bloemen en rouwbetuigingen van vrienden vissers uit Engeland, ontvingen we bij het ter perse gaan van de Boston Deep Sea Fisheries van uit Fleetwood nog hiernavolgend schrijven :

Dear Sirs,

Re : Z 180 "Tornado"

We understand from the Crew of the O168 "Limanda", that the above vessel was lost at sea with all hands in late November.

If this is correct, would you please convey our deepest sympathy to the families of, the Crew, and, of course, especially to the relatives of François De Voogt. We had known, respected and like François for about 18 years. We are very pleased to have known him, and will miss his occasional visits to Fleetwood.

We would appreciate your confirmation of the above.

Onder de ongeveer 1.450 mensen die de rouwdienst bijwoonden werd een groot aantal prominenten uit de overheidsdiensten en maritieme middens opgemerkt.

Aldus bemerkten wij ondermeer de h. Daniel Coens, minister voor Ontwikkelingssamenwerking die tevens de regering vertegenwoordigde en als plaatsvervanger van de h. Lavens, Minister van Landbouw, die wegens eerder aangegane verplichtingen belet was;

De h. Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, die Minister Feaux vertegenwoordigde;

Vice-admiraal Schlim, die het Ministerie van Landsverdediging vertegenwoordigde;

De h. Eerebout, namens de Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen;

Monseigneur Desmedt, Bisschop van Brugge; Senator O. Carpels en Volksvertegenwoordiger Manu Desutter, mede namens de gemeente Knokke-Heist;

De h. Frank Van Acker, volksvertegenwoordiger en burgemeester van de Stad Brugge;

De h. Pierre Vandamme, ere-burgemeester van Brugge;

(Vervolg op blz. 6)

## Nog de scheepsramp met de Z.180 "Tornado"

# STEUNFONDS VOOR VIJF VADERLOZE KINDEREN

De scheepsramp met de Z.180 "Tornado" heeft vele families in zware rouw gedompeld ; het leed van die mensen is niet te beschrijven. Blijken van medevoelen en rouwbeklag stroomden van alle kanten toe en dat kan, zeer zeker op de rouwdienst van afgelopen zaterdag, tijdelijk soelaas gebracht hebben voor de nabestaanden. Maar, het leven gaat verder en de getroffen families moeten voortaan alleen hun leed zien te verwerken.

Onder de vijf getroffen families is wel een heel speciaal geval terug te vinden ; met name het gezin van matroos Gustaaf Clement. Deze, sedert de ramp vermiste visser, leefde sedert 17 jaar gescheiden van zijn echtgenote, maar had de levensdraad heropgepakt met een ander vrouw zonder evenwel te huwen. Uit die relatie sproten zes kinderen voort waarvan nog vijf in leven. Gezien het niet tot een huwelijk kwam tussen Gustaaf Clement en Arlette Lambrecht, kwamen die kinderen allemaal op naam van de moeder te staan. Dat houdt in dat Gustaaf wel de natuurlijke vader was maar niet de wettelijke, met andere woorden, er bestaat geen wettelijk verband tussen wijlen Gustaaf Clement en zijn kinderen en mede daardoor kan Arlette Lambrecht nu geen aanspraak maken op wezengeld. Een desastreuze toestand natuurlijk voor de vrouw en de vijf nog jonge kinderen, die 17 m. tot 16 jaar tellen.

Er zijn in de visserij gelukkig nog mensen die

oog hebben voor zo'n toestanden. Dat blijkt uit het initiatief dat genomen werd door het "Visserijblad", dat na rijp beraad geoordeeld heeft een steunfonds te moeten oprichten t.b.v. Arlette Lambrecht en haar kinderen.

Een eerste reeks bijdragen is ondertussen reeds binnen gekomen.

Hieronder geven wij die weer :

- Hulp in Nood	20.000 fr.
- SCAP	20.000 fr.
- Pros Vandenberghe	5.000 fr.
- Ond. Visafslag Oostende	10.000 fr.
- Hand in Hand Oostende	10.000 fr.

Wij veroorloven ons een oproep te doen tot personen en bedrijven die rechtstreeks of onrechtstreeks bij de visserij betrokken zijn, om ons te volgen in ons streven om de nakomelingen van Gustaaf Clement, te helpen in de zeer moeilijke tijden door het verlenen van een financiële steun waardoor de eerste moeilijkheden kunnen opgevangen worden. Bijdragen, hoe klein ook, kunnen gestort worden op rekening nr. 384-0595742-52 onder vermelding "Fonds Z.180 Tornado - Weeskinderen Lambrecht". **Nadien zal de integrale som overgemaakt worden aan de h. André Opstaele, voorzitter van het Visserstehuis "De Bolle" die zal instaan voor de overmaking aan de rechthebbende kinderen.** Wij hopen dat iedereen de toestand zal willen inzien en de bereidheid zal kunnen opbrengen dit initiatief te steunen.

**VERS VAN DE PERS :**

## **BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1982**

Zopas is de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 44e jaargang is, verschenen. De editie 1982, die opnieuw volledig werd nagezien op juistheid en volledigheid, omvat zo maar eventjes 1.408 bladzijden, en loopt voor de rest in de tred van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Aan het voorwoord ontlenuw wij verder het volgende :

Het is ons echter een genoegen – ook wel een beetje zelfvoldoening – te kunnen melden, dat wij onze aandacht niet langer uitsluitend hebben toegespitst op de handels- en visserijvaart. Beide sectoren staan uiteraard nog steeds centraal in de 1.400 bladzijden omvattende editie .

Wij hebben daarnaast nu ook belangstelling getoond voor de JACHTING. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het inlassen van een rubriek „PLEZIERVAART” ; een nieuwigheid, die weliswaar nog heel summier deze activiteit belicht, maar die in de komende jaren zal uitgebreid worden tot een volwaardig onderdeel van de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” met als rubriekleider de heer Gaston Van Eeckhoutte, die daarmee toetreedt tot onze groep stafmedewerkers. Een nieuwkomer dus ! Hartelijk welkom overigens !

Daarnaast, helaas zouden wij durven zeggen, moeten wij ook afscheid nemen van iemand die gedurende pakweg een kwarteeuw instond voor de rubriek „Koersen – Vuren – Lichten en Boeien”, zijnde het hart van de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak”. De heer Henri Boerhave, want om die persoon gaat het, meldde ons dat hij er voortaan het bijltje bij neerlegt. Beslissing die wij met spijt maar begrip hebben aanvaard, omdat de heer Boerhave werkelijk een praktijkmans is, die „zijn” rubriek verzorgde als een zorgzame vader. Hartelijk dank dus omwille van die jarenlange, nauwe samenwerking !

Het hoeft voor de rest nauwelijks herhaald dat onze „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” – die nu volledig in offset gedrukt is – andermaal een volledige doorlichting onderging. De wetteksten voor o.a. het Politiereglement voor de Beneden Zeeschelde, alsmede het Politie- en Scheepvaartreglement voor de Territoriale Wateren werden in hun nieuwe vorm opgenomen, terwijl de weerberichtgeving dermate werd omgevormd, dat ieder schipper of kapitein nu in een minimum van tijd de gepaste uitzending kan terugvinden.

Totdaar de inleiding van de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” 1982. Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.000 fr., vermeerderd met 60 fr. BTW (niet voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 95 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

**GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.**

### **WAAR VERKRIJGBAAR ?**

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verder verkrijgbaar :

#### **IN BELGIE :**

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.  
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

#### **IN NEDERLAND :**

Ijmuiden Stores, Trawlerkade 44, Ijmuiden.  
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.  
Maritiem, Vissershavenweg 46 te Scheveningen.  
Observator, Steenhouwerstraat 15, 3020 Hoogvliet.  
Van Beelen, Middenhavenweg 58, Ijmuiden.  
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 68 GULDEN, vermeerderd met 8 gulden voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

## **SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ**

Toen de bemanning van de N.3 «Frederick-Patrick» zich aan boord begaf, werd vastgesteld dat zich in het stuurhuis, het logies, de keuken, de trappen en de gangen een dikke laag roet bevond. Dat was eveneens het geval in de motorkamer. Een onderzoek wees uit dat in de motorkamer een serie van vijf batterijen was uitgebrand. Om na te gaan of er nog andere schade was, werd door een voltallige ploeg overgegaan tot het reinigen van de lokalen. Men vermoedt dat het door de storm binnengeslagen zeewater op de batterijen moet zijn terechtgekomen. De batterijen liggen inderdaad dicht bij de patrijspoot.

Een van de laatste reizen van de Z.34 «Twilight» is vrij tumultueus verlopen. Tijdens de visserij werd vastgeslagen aan een zich onder water bevindend voorwerp waardoor de netten scheurden. Gezien de zware zeegang kon men op zee niet herstellen en moest men de haven van Calais binnenlopen. Twee dagen later, toen men weer vissende was, kreeg matroos Noël Coopman een vonk in het oog tijdens het lassen. Hij ondervond daar echter geen hinder van en kon de werkzaamheden verder zetten. 's Anderendaags werd een vreemd geluid gehoord in de keerkoppeling. Men reinigde de oliefilters en de motor begon weer normaal te draaien. Eenmaal in de haven kreeg matroos Coopman toch last van zijn oog.

Tijdens het afvaren uit de Nieuwpoortse haven werd aan boord van de N.88 «Nova Cura» een abnormaal geluid en een hevige klop gehoord in de motorkamer. Bij onderzoek bleek dat van de middenste cilinder een van de kleppen afgebroken was. Hierdoor was het nodig de kulas, de cylindermantel en een zuiger te vervangen.

Op de visgronden viel de motor van de Z.418 «Blue Bird» plots stil. Vermoed werd dat de pakking van een cilinder beschadigd werd zodat een nieuwe pakking werd aangebracht. Dat leverde echter geen resultaat op zodat assistentie werd ingeroepen van de Z.60 «Blue Angel» die in de buurt lag. De motorist van laatst genoemde treiler stelde na een onderzoek vast dat de aanzuigventiel van de motor geblokkeerd zat. Een reparatie werd uitgevoerd waarna men de visserij verder kon bedrijven.

Aan boord van de Z.526 «Venus» werden, tijdens de visserij, zware kloppen gehoord in het achterschip. Het toerental van de motor werd verminderd en de netten werden gewonden. Nadien werd de visserij verder gezet maar men hoorde nog verschillende lichte kloppes. In de thuishaven werd vastgesteld dat twee moeren van het roer waren gebroken.

Even buiten de havenhoofden werd aan boord van de N.320 «André-Jeaninne» het toerental van de motor verhoogd. Daarbij versterkte het licht van de dekschijnwerpers in een korte flits waarna zij uitdoofden. Enkele minuten nadien werd vastgesteld dat de decca eveneens buiten werking was. Door het vervangen der schijnwerpers en enkele smeltzekeringen kon het euvel hersteld worden, maar de decca bleef buiten gebruik. Volgens de motorist heeft de automatische spanningsregelaar van de dynamo van 110 V in zijn werking gefaald. Gezien de minder goede weersomstandigheden werd de visserij gestaakt.

(Vervolg van blz. 4)

Schepenen Leys, Reynaert, Dambrecht en Claes van Brugge, alsmede de gemeenteraadsleden Verstraete en Vanhouteghem van dezelfde stad;

De h. Van Craeynest, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen;

De h. Vandewalle, adjunct-kabinetschef bij het Ministerie van Landbouw; De h. Luc Maertens, directeur bij de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende;

De h. J. Van de Sande, inspecteur bij de Centrale Administratie van de BTW, notaris voor de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid;

De h. Prosper Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatie Hulp in Nood en SCAP;

De h. Jef Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge;

De hh. Pintelon en Utterwulghé, respectievelijk algemeen voorzitter en voorzitter Afdeling Oostkust van de Rederscentrale;

De h. P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij;

De h. Walter Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij;

De h. Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, zetel Brugge;

De h. Caestecker, directeur van het KW. Ibis met een delegatie leerlingen van die instelling;

De h. Waeghe, directeur van de rijkvisserijschool te Knokke-Heist met leerkrachten en een groep leerlingen;

E.H. Cornillie, visserijalmoezenier;

De h. Gobert, directeur van de V.V.A.;

De hh. Ketels en Willemkens, respectievelijk wd. directeur en bestuurschef van de stedelijke vismijn van Zeebrugge;

De h. Balbaert, rustende vismijndirecteur;

De h. Hoozee, afgevaardigde van het ABVV/Belgische Transportarbeidersbond;

De h. Decorte, afgevaardigde van het ACV/C.C.V.D.Z. en vele andere personaliteiten.

Namens volgende instanties werd een krans neergelegd: het Ministerie van Landbouw; het Ministerie van Verkeerswezen; de Gouverneur van West-Vlaanderen; het Stadsbestuur van Brugge; het gemeentebestuur van Knokke-Heist; de Rederscentrale; de rederscoöperatie Hulp in Nood, SCAP en Hand in Hand Zeebrugge; de Rijkvisserijschool van Knokke-Heist; de Verenigde Visafslagers; het ABVV/Belgische Transportarbeidersbond; het KW. Ibis. Samen met de familie werden aldus 38 kransen neergelegd aan het Visserskruis.

Daaronder kunnen vermeld worden: de rederij Cattoor (Z.105); de rederij Versluys-Savels (O.705); de rederij Versluys (O.518); Promarimmes; De Noordzeemannen; de firma Huysseu-

ne; de firma Crekillie-Appelmans uit Brussel; de Oudleerlingen van de Rijkvisserijschool te Knokke-Heist; schipper Jim Madron, Stella en familie uit Newlyn; Fisherman Friends uit Newlyn; café Moby Dick; Centrale Spaarders; café Centrale Vrienden; Cambridge Vrienden; café Brueghel; de Lichtboei Vrienden.

## WAT MET DE "TORNADO" ?

Door sommige dagbladen werd gemeld, dat op zowat zes mijl ten Noorden van het Britse Pendeen, het wrak ontdekt werd van het Zeebrugs vissersvaartuig "Tornado" en dat het schip op een diepte van 56 m. ligt, te diep om geborgen te worden.

Op het ogenblik van het ter perse gaan, moeten we dit alles logenstraffen. Weliswaar worden door verschillende maatschappijen voorstellen gedaan om te trachten foto's te nemen, het schip eventueel te lichten, de plaats van het wrak te trachten juist te bepalen, enz. maar er is nog niets definitiefs beslist.

Thans is dank zij het Ministerie van Landsverdediging, het Zeemachtsschip Dufour, daarheen gevaren om met de apparaten welke dit schip heeft, de juiste positie van het wrak te trachten te bepalen.

Daarvoor werd de Dufour van het Navo smaldeel Stamarforcham, welke een Navo smaldeel is op oefening, vrij gelaten.

Het opzoeken kon dinsdag tengevolge van het slechte weder nog niet aanvangen. Wachten is dus de boodschap op deze eerste bevindingen.

Op de vermoedelijke aanvaarder "La Cordillera" kan nog geen tastbaar bewijs gevonden en van de andere schepen welke die bewuste dag rond dat uur op die plaats voorbij vaarden, kan nog niets definitiefs bewezen.

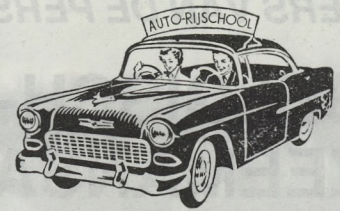
De onderzochte logboeken brengen geen klaarheid.

Het is immers een feit dat vele dezer, niet altijd stipt ingevuld worden en dat zulks veelal veel later, ja zelfs vóór het aandoen van de haven geschiedt.

Door de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood wordt verder in samenwerking met de advocaten van Lloyds al gedaan wat menselijk mogelijk is om een resultaat te bereiken.

Afwachten is dus nog steeds de boodschap.

We zullen ten andere onze lezers langs Het Visserijblad verder van alle eventualiteiten op de hoogte houden.



**HAAL VEILIG UW RIJBEWIJS !**

**Speciale cursus bij de erkende :  
BRUGSE AUTORISCHOOLO  
MASSCHO in de  
AARTSHERTOGINNENSTRAAT 45  
OOSTENDE op :  
14 - 15 - 16 - 17 - 18 dec. om 19 uur.**

**Rijlessen volgens afspraak — auto's  
met versnellingen of automatiek.**

**Inschr. ter plaats of op tel. 70.00.20  
elke maandag en woensdag v. 14 tot 18 u.  
of bij de 1ste les op 14 dec. om 19 u.  
in de school : Aartshertoginestraat 45  
Oostende, alwaar de lessen doorgaan.**

(8779V)

## „HET VISSERIJBLAD”

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

## NOTARIELE AANKONDIGINGEN

Kantoor van Notaris Johan LAHAYE,  
te Oostende, Karel Janssenslaan, 31  
(tel. 059/80.37.01)

### ENIGE ZITDAG

**DINSDAG 29 DECEMBER om 14 uur** in de conferentiezaal van het stadhuis te Oostende (ingang onder het uurwerk).

van

## Ruim en recent gebouwd APPARTEMENT

op de eerste verdieping  
in de Residentie „Stanley”,  
te Oostende, Jacob Besagestraat 76  
Opp. 130 m<sup>2</sup> — K.I. 26.900

**Beschrijving :** Inkom, grote living, keuken, W.C., drie slaapkamers, badkamer, berging en kelder.  
Voorzien van water, gas en elektriciteit.  
Afzonderlijke centrale verwarming op aardgas.  
Onmiddellijk vrij.

**Bezichtiging :** iedere woensdag- en zaterdagnamiddag van 14 tot 16 uur.

Nadere inlichtingen ten kantore.

(8781V)

## Abonneer u nu ! :

Onze klanten-lezers van „Het Visserijblad” die zich wensen te abonneren doen dit best nu. Dan krijgen ze ons blad gratis gedurende de maand december 1981, indien ze zich inschrijven tot einde 1982 voor de som van 1.800 fr. voor België en 2.000 fr. voor Holland.

Ze kunnen dit doen door storting of overschrijving op onze postrekening nr. 000-0418987-44 of op onze burelen, H. Baelskaai 30, Oostende.

De lezers die echter hun abonnement vernieuwen door storting of overschrijving, gelieven op de betalingsstrook „vernieuwing” te vermelden a.u.b.



**MAANDAG 7 DECEMBER 1981**

**HARING**

N.597	2400 kg	21.840 fr
N.752	2400 kg	21.840 fr
<b>VIS</b>		
N.723	2002 kg	71.832 fr
Z.551	147 kg	11.861 fr
N.15	11831 kg	497.848 fr
N.346	2755 kg	96.089 fr
N.88	1151 kg	50.740 fr
N.700	1151 kg	50.740 fr
N.172	1371 kg	54.010 fr
N.788	1371 kg	54.010 fr
N.22	1514 kg	59.780 fr
N.720	1513 kg	59.780 fr
N.575	3475 kg	127.057 fr
N.710	3476 kg	127.058 fr
N.470	1104 kg	44.170 fr
N.590	1104 kg	44.170 fr
N.597	904 kg	25.495 fr
N.752	904 kg	25.495 fr

Bij het begin der nieuwe marktweek kon opnieuw een grote aanvoer vastgesteld worden. Een gans verscheiden gamma van vissoorten werd dan ook op de maandagmarkt geïntroduceerd.

Tong nr 1 kreeg 251 à 255 fr/kg en tong nr 3 of bloktong haalde 350 à 358 fr/kg en tong nr 4 of fruittong 306 à 339 fr/kg. Tong nr 5 bekam 208 à 224 fr/kg en kleine tong 142 à 154 fr/kg. Grote tarbot werd tegen 313 à 350 fr/kg aangekocht en griet tegen 140 à 198 fr/kg. en middenslag tarbot aan 240 à 238 fr/kg. Grote pladijs werd tegen 2500 à 3000 fr de ben geboekt, middenslag of drieling pladijs tegen 2000 à 2500 fr de ben en visjes tegen 850 à 1500 fr de ben geveild. Kabeljauw haalde 3500 à 3850 fr de ben als marktwaarde en gul 2500 à 3400 fr de ben, dit volgens sortering. Voor de voor-kleine gul werd 2110 à 2240 fr de ben genoteerd. Grote wijting werd tegen 1350 à 1500 fr de ben aangekocht en kleine wijting tegen 950 à 1050 fr de ben. Grote zandschar bekam 1320 à 1450 fr de ben en kleine zandschar 1150 à 1250 fr de ben. Rog die slechts in kleine koopjes op de markt ontwaard kon worden haalde 65 à 70 fr/kg en knorhaan 600 à 800 fr de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een

goede belangstelling vanwege de handelaars en tevens door een stabiele lonende prijsnotering.

**DINSDAG 8 DECEMBER 1981**

**HARING**

N.597	6400 kg	16.000 fr
N.752	6400 kg	16.000 fr
<b>GARNAAL</b>		
N.211	65 kg	4.759 fr
Z.782	1000 kg	7.613 fr
<b>VIS</b>		
N.597	648 kg	17.380 fr
N.752	648 kg	17.380 fr

**WOENSDAG 9 DECEMBER 1981**

**GARNAAL**

N.106	44 kg	4.576 fr
<b>VIS</b>		
N.551	249 kg	16.348 fr
N.579	4663 kg	411.268 fr
N.738	5501 kg	186.649 fr

Op de woensdagmarkt losten één bokkevisser, één kustvisser en één vaartuig van de West hun vangst.

Tong nr 1 kreeg 255 à 260 fr/kg en tong nr 2 294 à 314 fr/kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 320 à 352 fr/kg en fruittong of tong nr 4 248 à 278 fr/kg. Tong nr 5 werd tegen 192 à 196 fr/kg aangekocht en kleine tong tegen 134 à 139 fr/kg. Grote tarbot noteerde men aan 300 tot 314 fr/kg, middenslag tarbot aan 219 à 264 fr/kg en griet aan 120 à 178 fr/kg. Tongschar werd aan 124 tot 128 fr/kg geboekt en staartvis aan 228 tot 248 fr/kg. Grote pladijs kreeg 2250 à 2500 fr de ben als marktwaarde, middenslag of drieling pladijs 1400 à 1600 fr de ben en visjes 1200 à 1300 fr de ben. De roeprij der kabeljauw werd 3200 à 3400 fr de ben, die der gul 2250 à 2500 fr de ben, terwijl voor de voor-kleine gul 2200 à 2280 fr de ben werd betaald. Rog bekam 70 à 85 fr de ben en doornhaai 45 à 50 fr/kg. Grote wijting kocht men tegen 1400 à 1500 fr de ben en kleine wijting tegen 750 à 850 fr de ben. Grote zandschar kreeg 1200 à 1750 fr de ben, kleine zandschar 1080 à 1200 fr de ben en knorhaan 600 à 900 fr de ben

**Verwachtingen**

**VRIJDAG 11 DECEMBER**

**KANAAL** : O.231 (200 vis — 4500 tong)  
Z.502 (90 vis - 3000 tong)

**MAANDAG 14 DECEMBER**

**IJSLAND** : O.202 (550 m. t.t.z. 40 kab.-gul - 20 schaat - 40 schelvis - 20 wijting - 100 bonen - 30 haai - 23 heilbot - 260 witte en blauwe leng - 40 varia).  
O.219 (400 m. t.t.z. 60 kab.-gul - 40 kools - 30 bonen - 40 gutvis - 20 haai - 100 leng - 120 schelvis)

**KANAAL** : O33

**WEST** : N.15 O.114

**DINSDAG 15 DECEMBER**

**WEST** : Z.183

**„HET VISSERIJBLAD”**

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

De Ierse en Schotse vissers die grote en mooie ladingen makreel vissen op de Ierse Noordwestkust, wijzen er op dat op de zuidkust van Engeland voor Cornwall te veel kleine onvolwassen makreel weggevoerd wordt en dat het deze makreel is, die later opzweemt naar de Schotse en Ierse kust en, door het onverantwoordelijk vissen van kleine makreel op de Zuidkust van Engeland de toekomstmogelijkheden op de Noordwestkust van Ierland in gevaar gebracht worden. We vragen ons af, of de Ierse en Schotse vissers de makreelvisserij zouden gestaakt hebben, indien zij ook gekonfronteerd zouden geweest zijn met kleine onvolwassen makreel op de Ierse Noordwestkust.

**Tong- en pladijssprijzen**

**TONG**

**OOSTENDE**

	7 dec.		1 dec.		2 dec.	
Lappen	230	288	.....	.....	258	.....
Grote	285	336	.....	.....	315	.....
3/4	303	342	.....	.....	.....	.....
Bloktongen	249	291	.....	.....	.....	.....
Vóór-kleine	222	245	.....	.....	.....	.....
Kleine	155	188	.....	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**ZEEBRUGGE**

Grote	273	280	278	285	278	287
Bloktongen	344	363	336	356	334	337
Fruittongen	317	349	350	361	323	337
Schone kleine	230	261	240	254	231	243
Kleine	161	166	163	170	163	169
Tout petit	135	147	126	144	125	128
Slips	118	130	111	124	106	110

**NIUWPOORT**

Tong I	251	255	.....	.....	255	260
Tong II	318	324	.....	.....	294	314
Tong III	350	358	.....	.....	320	352
Tong IV	360	339	.....	.....	248	274
Tong V	208	224	.....	.....	192	196
Kleine tongen	142	154	.....	.....	134	139

**PLADIJS**

**OOSTENDE**

	7 dec.		8 dec.		9 dec.	
Grote	56	63	.....	.....	55	.....
Grote iek	57	61	58	61	46	.....
Kleine iek	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Derde slag	47	53	53	.....	.....	.....
Platjes	28	32	28	.....	21	.....

**ZEEBRUGGE**

I	55	63	56	61	36	44
II	45	50	37	40	30	31
III	36	37	34	36	32	33
IV	20	33	31	34	31	32
V	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**NIUWPOORT**

Moeien	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	50	60	.....	.....	45	50
Platjes	40	50	.....	.....	28	32
Drielingen	17	30	.....	.....	24	26

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	7 dec.	7 dec.	8 dec.	8 dec.	8 dec.	8 dec.	9 dec.	9 dec.	9 dec.	9 dec.	7 dec.	7 dec.	9 dec.	9 dec.	9 dec.	9 dec.
Tarbot grote	182	400	196	403	158	269	380	413	.....	.....	360	315	313	350	300	314
Tarbot middel	.....	.....	266	280	260	284	.....	.....	.....	.....	229	290	240	290	219	264
Tarbot klein	.....	.....	175	234	.....	.....	180	216	.....	.....	212	213	.....	.....	.....	.....
Griet groot	69	163	175	180	121	179	167	187	158	.....	140	168	140	198	120	178
Griet middel	.....	.....	122	161	.....	.....	148	156	.....	.....	114	148	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	.....	106	127	.....	.....	112	119	.....	.....	82	85	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	24	125	42	85	.....	.....	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	58	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	18	70	.....	.....	36	70	.....	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	58	71	.....	.....	70	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	86	54	.....	.....	80	84	.....	.....	80	85	50	65	75	85
Tiltlen	.....	.....	70	48	.....	.....	74	79	.....	.....	70	72	60	65	80	85
Scherpstaart	.....	.....	51	82	.....	.....	84	89	.....	.....	84	87	.....	.....	75	80
Halve mans	.....	.....	54	66	.....	.....	50	56	.....	.....	55	60	.....	.....	70	.....
Teelt	.....	.....	36	.....	.....	.....	52	54	.....	.....	53	57	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	24	6	.....	.....	20	27	.....	.....	22	27	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	60	72	90	93	49	62	74	84	48	66	71	73	70	76	64	68
Gul (groot)	32	66	68	78	38	53	60	68	40	51	46	53	50	68	45	50
Gul (middel)	.....	.....	58	72	.....	.....	49	54	.....	.....	43	45	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	.....	48	63	.....	.....	43	45	.....	.....	40	42	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	17	37	.....	.....	18	33	.....	.....	16	40	.....	.....	27	30	28	30
Wijting klein	.....	.....	30	.....	.....	.....	24	28	.....	.....	30	32	19	21	15	17
Schar	28	32	24	18	25	.....	20	27	24	26	18	24	24	29	24	35
Stenschol	44	148	100	120	34	130	108	124	49	142	135	132	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	13	36	42	48	21	33	40	43	24	36	32	34	.....	.....	20	.....
Hondshaai	9	13	.....	.....	12	17	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	45	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	13	30	22	36	17	19	14	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	145	124	128
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	20	26	.....	.....	12	29	.....	.....	19	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	61	68	.....	.....	61	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	85	263	87	245	214	269	127	249	266	.....	90	236	220	238	228	248
Schotse schol	.....	.....	36	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	17	11	.....	.....	12	19	.....	.....	9	13	.....	40	45	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	16	12	15
Rode Poon (roobaard)	35	45	9	17	12	44	16	34	.....	.....	9	42	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	17	.....	6	.....	6	.....	10	14	.....	.....	6	8	12	16	12	18
Rode knorhaan	13	74	.....	.....	34	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	26	14	.....	.....	16	19	.....	.....	11	14	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

**MET UITZONDERING VAN** de maandagmarkt hebben vorige week de spanvissers voor het leeuwedeel van de aanvoer gezorgd. Ondanks het vaak ruwe weer vertrokken de schepen regelmatig naar zee en een compliment mag wel eens worden gemaakt voor de manier waarop de vis boven water is gehaald. Een aantal spannen slaagde er zelfs in vijf keer aan de markt te komen. Zoals het IJmuidense span dat maandagnacht om 02.00 uur de haven verliet en maandags alweer present was om een kleine hoeveelheid levende vis aan te voeren, waarvoor niet minder dan vijfduizend gulden werd besomd. De grootste eenheden onder de spanvissers slaagden er op deze manier in besommingen te maken van 68.000 tot 40.000 gulden. **HIERBIJ MAG NIET UIT** het oog worden verlopen dat voor diverse vissoorten stevige prijzen werden betaald. Kabeljauw noteerde zelfs 200 tot 150 gulden per bak. Ook de bokkenvissers zagen hun vangsten van hoofdzakelijk platvis enige gulden hoger gewaardeerd. De grootste tongsoorten handhaafden zich tot om en nabij de 20 gulden per kilo, terwijl de kleinere soorten terugliepen tot minder dan tien gulden.

**OPMERKELIJK WAS** ook de aanvoer van een enkele kist schelvis. Hiervoor werden fantasieprijzen betaald die opliepen tot boven de 200 gulden. Vrijdag kwam in die prijzenslag een kentering omdat ook elders wel aanvoer van dit visje aan de vraag iets tegemoet kwam. Minder florissant was het met de aanvoer van de schol. Met de feestdagen voor de deur mag toch worden verwacht dat er voor dat visje wel belangstelling bestaat. De scholfilerders hebben de afgelopen weken veel geld moeten betalen om aan de vraag te kunnen voldoen. Ook de binnenlandse handel ondervond hiervan de nadelige gevolgen.

**DE GROTE EENHEDEN** hebben zich weer naar hartelust kunnen uitleven. Onder hen de laatste aanwinst van rederij Parlevliet en Van der Plas. Al thuisvarend werd in het Engelse Kanaal in één trek duizend kantjes haring buitgemaakt. Omdat het vriesruim geheel gevuld was werd deze vangst in de leef tanks van het schip aangevoerd. In de haven werd deze vis na aankomst tot steurharing verwerkt.

**GROTE VARIATIE** was er in de makreel die vorige week werd aangevoerd. Er waren vangsten van 1 tot 3 in een kilo maar ook van 8 tot 10. De afvoer stagneerde de afgelopen week. Niet één kuster liet zich zien in de haven. Toch zullen er voor het einde van het jaar nog een paar scheepsladingen opgenomen moeten worden. Ook de koelhuizen beginnen aardig vol te raken. De spanvisserij op haring in Het Kanaal ondervond wat tegenslag door het minder gunstige weer. Twee treilers werden van hier naar Vlaardingen gestuurd om verse haring op te halen die daar in gezouten toestand was aangevoerd.

## IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 1 december werd aangevoerd : 469 kisten kabeljauw ; 14 kisten schelvis ; 141 kisten wijting ; 2 kisten schol ; 41 kisten schar en 16 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 40 kg. : kabeljauw één 230-182 ; kabeljauw twee 356-230 ; kabeljauw drie 230-160 ; kabeljauw vier 188-144 ; kabeljauw vier 172-136 ; schelvis twee 266-220 ; schelvis drie 286-200 ; schol vier 196-140 ; wijting drie 154-108 ; steenbolk 120-96 ; bot 60-50.

Aan de woensdagmarkt van 2 december werd aangevoerd : 1.260 kg. tong, 17 kisten tarbot en

griet, 1.196 kisten kabeljauw, 24 kisten schelvis, 424 kisten wijting, 144 kisten schol, 83 kisten schar en 54 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : tarbot 29,12-28,60, grote tong 20,74-20,03, grootmiddel tong 26,74-26,24, kleinmiddel tong 22,11-20,33, tong één 14,18-13,54, tong twee 12,01-11,53, zalm 20.

Per 40 kg. : steenbolk 82-45, bot 56-43, haai 142, kuit 156-150, tarbot 866-618, griet 421-308, kabeljauw twee 212-162, kabeljauw drie 154-134, kabeljauw vier 144-122, kabeljauw vijf 132-112, schelvis twee 182-160, schelvis drie 214-138, schelvis vier 146-142, schol één 202-196, schol twee 190-176, schol drie 262-138, schol vier 132-102, tongschar 214, schar 124-86, wijting drie 108-56.

Aan de vrijdagmarkt van 4 december werden aangevoerd : 9.065 kg. tong ; 75 kisten tarbot en griet ; 1.480 kisten kabeljauw ; 24 kisten schelvis ; 385 kisten wijting ; 774 kisten schol ; 241 kisten schar ; 2 kisten makreel ; 5.051 kisten haring en 67 kisten diversen.

## IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 7 december werd aangevoerd : 9.490 kg. tong ; 178 kisten tarbot en griet ; 549 kisten kabeljauw ; 7 kisten schelvis ; 296 kisten wijting ; 501 kisten schol ; 228 kisten schar ; 1 kist makreel en 95 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : tarbot 20,32-19,32 ; grote tong 19,34-18,79 ; grootmiddel tong 24,36-23,19 ; kleinmiddel tong 18,01-17,05 ; tong een 11,67-11,23 ; tong twee 9,75-8,86.

Per 40 kg. : kleine kreeft 192-164 ; haai 134-102 ; steenbolk 71-27 ; schar tong 92 ; bot 28 ; tarbot 766-363 ; griet 375-248 ; kabeljauw een 182-126 ; kabeljauw twee 166-114 ; kabeljauw drie 142-110 ; kabeljauw vier 124-110 ; kabeljauw vijf 114-88 ; schelvis drie 122 ; schelvis vier 100-98 ; schol een 140-120 ; schol twee 140-128 ; schol drie 122-106 ; schol vier 112-96 ; wijting drie 94-82 ; makreel twee 36 ; schar 92-66 ; tongschar 296-80 ; hammen met kop 280-180 ; roggen 220-124.

## DEN HELDER

Aanvoerbericht van 30 nov. tot en met 4 dec. 1981.

Door 110 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Vissoort	Hoeveelheid in kgr	Opbrengst in gulden	Prijs per kgr in gulden
Tong .....	40.415	609.162,42	26,61 — 8,46
Tarbot .....	10.494	168.094,42	29,65 — 7,62
Schol .....	155.440	502.891,24	5,39 — 2,39
Kabeljauw .....	109.195	378.803,10	9,25 — 1,59
Griet .....	4.757	39.743,10	12,71 — 6,62
Schar .....	13.130	29.578,57	3,80 — 1,66
Wijting .....	14.865	25.370,16	3,48 — 1,03
Diversen .....	123.886	463.342,00	—
	472.182	2.216.985,01	

## WRAK GEZONKEN UK.209 «WILLY» GEEN HINDER VOOR DE SCHEEPVAART

In onze vorige editie hebben wij gemeld dat, ingevolge een aanvaring met de Engelse olietanker «Shabonee» de Urker-treiler UK.209 «Willy» zonk in de havengeul van IJmuiden. Het wrak van de treiler werd door duikers ondertussen gelokaliseerd. Het ligt gezonken op ongeveer 80 meter bezuiden het dieptepunt van de vaargeul. Die plek werd afgebakend met een boei.

Vorige week meldden wij dat het wrak wel eens hinder zou kunnen opleveren voor de scheepvaart maar dat blijkt nu niet het geval te zijn. Kort na de aanvaring kon de lege ertstanker «Berge Brioni» zonder problemen de haven uitvaren terwijl nadien de 22.000 ton metende Russische eenheid «Lenino» de IJmuidense haven kon binnenvaren. Hierbij werd waakzaam toegezien door de havenautoriteiten. De berging van de UK.209 is vooral afhankelijk van de weersomstandigheden. Ondertussen ligt de bok «Amsterdam» klaar terwijl duikers bezig zijn de bergingswerken voor te bereiden. Bij gunstige weersomstandigheden zal men een poging doen om het wrak te bergen. Zoals bekend werden alle opvarenden gered door een toevallig voorbij varende loodsboot.

### OORZAAK

Nopens de juiste oorzaak van de aanvaring heeft de loods die de «Shabonee» beloofde, de h. E. Visser, een verklaring afgelegd. Daaruit blijkt dat de treiler de vaargeul invaarde op weg naar zee terwijl de tanker de haven wilde binnenvaren.

Het blijkt dat de bemanning van de treiler onvoldoende aandacht heeft gegeven aan de trafiek in de havenmond. De h. Visser zegt dat hij de treiler duidelijk zag aankomen want tot driemaal toe werden vijf stoten gegeven op de scheepsfluit, dat is het internationaal aandachtsein.

Aan boord van de UK.209 werd daarop echter niet gereageerd. Er werd nog gepoogd het vissersvaartuig te ontwijken maar daarvoor is er te weinig manoeuvreerruimte binnen de pieren. Het vissersvaartuig raakte de «Shabonee» aan bakboordzijde terwijl het anker van de tanker bleef hangen in de bak van de treiler. Door de vaart van beide vaartuigen liep de volledige ankerketting uit en dat maakte natuurlijk het lokaliseren van het wrak gemakkelijker.

## ERVAREN

## ZEEBONKEN,

## «DIE KOTTENS»

In een Nieuwpoortse uitgave van de Dienst voor Toerisme, heeft men het over de «Kottens». Dat is de familie Calcoen, die eigenaar is van de N.15.

Deze reder, rasechte Nieuwpoortenaars van vader op zoon, verkoopt praktisch altijd in de Nieuwpoortse vismijn.

Dat de Nieuwpoortse overheid daar fier over is, valt te begrijpen.

Naar aanleiding daarvan schreef men in het mededelingsblad het volgende :

Het kan niet ontkend dat het vissersvaartuig N.15 «De Kottens» het vlaggeschip van de Nieuwpoortse vloot is. Bovendien zijn Tuur, Roger en Gino Calcoen — beter gekend als de Kottens — ervaren vissers die van geen kleintje vervaard zijn.

Sedert het schip in 1975 in de vaart kwam heeft «De Kottens» ook al flink van zich doen spreken. Het is al voldoende dat de N.15 op het verwachtingsbord voorkomt om de spreekdraad naar de vismijn roodgloeiend te zien belten.

«De Kottens» op de markt is steeds gegarandeerd kwaliteitsvis, om niet te spreken van de omvang van de aanvoer. Voegen we er ook maar aan toe dat van alle grote Nieuwpoortse vissersvaartuigen de N.15 het meest en ook het regelmatigst in de thuishaven komt markten.

«De Kottens» heeft in de afgelopen jaren ook al herhaaldelijk rekords doen sneuvelen, en in 1980 zowel als in 1981 werden schip en bemanning laureaat in de categorie «grote treilers» en verwierven ze de wimpel van de stad Nieuwpoort.

Deze week zorgde de N.15 opnieuw voor heel wat beroering in de vismijn toen het niet alleen zijn eigen opbrengstrekord scherper ging stellen, maar ook het dagrekordcijfer in de Nieuwpoortse verkoophalle aanzienlijk verbeterde.

Dat dagrekord, gevestigd op 8 december 1980 met 2.457.187 fr. werd op 2 december jl. op 2.880.000 fr. gebracht. Dat de «Kottens» er iets mee te maken had stond buiten kijf, vermits het schip diezelfde dag ook zijn eigen rekordcijfer verbeterde tot 1.850.031 fr., rekordcijfer dat dateerde van 5 maart 1979 en 1.575.443 fr. beliep. Als we het nieuw rekordcijfer van de N.15 afwegen aan de algemene dagopbrengst van 2 december, dan is ook alles gezegd.

De vangst van 24.500 kg. vis die de N.15 op de markt zette, bestond uit vijfduizend kilo tong en vierhonderd bennen robaard, pladijs, zandhaai, gul, kabeljauw en rog, allemaal van uitstekende kwaliteit. De duurste tong werd gemijnd tegen 325 fr. het kg. maar ook alle andere soorten kregen een voortreffelijke prijs. Terloops nog gezegd dat het schip een negendaagse reis achter de rug had en gevoerd werd door reder-schipper Roger Calcoen zelf. De totale aanvoer van de negen vangsten die op 2 december verkocht werden, bedroeg 43.000 kg.

## AVIA

### N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading



Stipte bediening

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

## OUDLEERLINGENBOND OOSTKUST VIERDE 75-JARIG BESTAAN IBIS

Vorige zaterdag heeft de Oudleerlingenbond Oostkust, in de zaal Ravelingen te Knokke-Heist het 75-jarig bestaan van het Koninklijk Werk Ibis herdacht. Onder de aanwezigen o.a. minister Coens, volksvertegenwoordiger Manu Desutter en Ibis-directeur Caestecker. De festiviteiten waren natuurlijk fel getemperd omdat diezelfde morgen de rouwdienst voor de slachtoffers van de Z.180 «Tornado» had plaats gegrepen. Trouwens, schipper-reder François De Voogt, de enige van de vijf vissers die alsnog werd teruggevonden, was zelf een oudleerling van het KW. Ibis. Er werd trouwens een minuut stilte in acht genomen als aandenken.

Toch werden enkele korte toespraken gehouden; schepen Degrauwe gaf een overzicht van de relatie tussen de gemeente Knokke-Heist en het KW. Ibis, terwijl directeur Caestecker hulde bracht aan de manier waarop de afdeling Oostkust meewerkt aan de steun ten voordele van de Ibiskinderen. Bovendien drukte hij de hoop uit, dat het 75-jarig bestaan van de Ibis komend jaar waardig zal gevierd worden. Nadien werden enkele verdienstelijke mensen bedacht met een geschenk, waaronder schrijver Robert Coelus die in de kijker werd geplaatst n.a.v. zijn boek «Ibisstory» waarvan trouwens een exemplaar werd overhandigd aan minister Coens.

De avond werd afgerond met een impressie van de «Zeven laatste dagen van Christus» door de plaatselijke groep Aquotum die op een warm applaus werd onthaald.

## HOOGWATERBOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

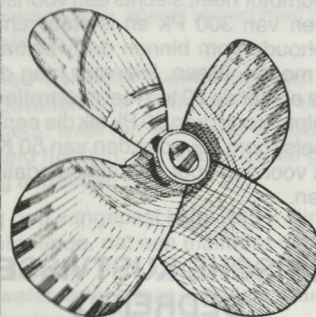
Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).


Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

 **VAN VOORDEN GROEP**

## Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ  
Mangaanbrons en  
nikkelaluminiumbrons



 **VORDAP**

**VanVoorden Zaltbommel b.v.**

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

**Vertegenwoordiger België**

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

**Reparatie**

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

# EN NOG MAAR EENS EEN NIEUWE 40-METER IN NEDERLAND

## WORDT DE BELGISCHE KUSTVISSERIJ NU OOK BEDREIGD ?

Van het goede te veel ? Dat zal zich later uitwijzen. Al met al moeten we toch toegeven, dat men bij onze Noorderburen niet bij de pakken blijft zitten. In een statistiek die op een andere plaats in onze uitgave verschijnt, blijkt reeds hoe toonaangevend Nederland in de nieuwbouw is. Alhoewel deze statistiek ook de schepen bevat, die voor het buitenland gebouwd worden, toch blijft Nederland eerste onder het partnerland in de eigen nieuwbouw. Thans nam de Rederij L. de Boer en Zoon uit Urk haar nieuwe 40 m. treiler in bezit, om juist te zijn 39,95 M. die eens te meer op de scheepswerf van Hakvoort ontworpen, gepland en gebouwd werd. Het is een hekreiler met zeer gestroomlijnde opperstructuur, met een breedte van 9 m. en een holte van 5 m. Het schip werd de UK 157 Johanna Jurianna gedoopt. De hoofdmotor beschikt over een voortstuwingsvermogen van 2400 Pk aan 1000 t/m. met een 4-bladig bronzen schroef met een diameter van 3,2 m. Twee hulpmotoren van respectievelijk 100 en 120 Pk, een boegschroef, een vissorteermachine, scherfijsmachien, drie generatoren van elk 117 KVA, een boordnetgenerator, 215 Pk liermotor, 170 Kw asgenerator, 100 Kw noodgenerator, 80 Pk boegschroefmotor, een gasolieseparator, een bilgewaterseparator en verder alle mogelijke elektronika-apparatuur. Voor zijn proefreisje vond de "UK 157" in elk geval een stevige wind op zijn weg.

Te Collijnsplaat vond anderzijds de proefvaart plaats van nog een nieuwe treiler voor onze noorderburen. Het gaat hier om de "KG 2 Maristella" van 24,50 m. De diepgang van het vaartuig werd aangepast voor een visserij niet te ver uit de kust en daarom telt deze slechts 2 meter. De hoofdmotor heeft slechts een voortstuwingsvermogen van 300 Pk en is waarschijnlijk zo laag gehouden om binnen de twaalfmijl uit de kust te mogen vissen. Hiervoor mag de brutotonnage echter de 70 ton niet overtreffen. Er zijn twee hulpmotoren van 60 Pk elk die een generator wisselstroom bevoorraden van 50 KVA. Het schip is voorzien voor een akkomodatie voor 5 personen.

## BELGISCHE KUSTVISSERIJ BEDREIGD

Wat ons hier in het bijzonder treft, is het feit, dat dergelijk schip met zeer grote vangstcapaciteit, bewust binnen de 300 Pk en de 70 Brt is gehouden, mede zijn kleine diepgang, om in de twaalfmijlzone te kunnen vissen. De eertijds door Nederland bij de EEG aangevraagde en bekomen verhoging van 50 tot 70 Brt als grens om in de 12-mijlszone te mogen vissen, is bij de bouw van dit vaartuig het leitmotief geweest. We herinneren ons de vorig jaar in Belgische wateren opgebracht KG's die, alhoewel met een motor van 300 Pk de 50 Brt overschreden. Dit is nu verleden tijd geworden en we kunnen binnen zeer afzienbare tijd voorzien dat de Belgische 12-mijlszone in de beste tijd van het voorjaars-tongenseizoen weer afgedweild zal worden door de Nederlandse ultra-moderne vaartuigen, waartegen onze eigen kustvisserij machteloos zal staan. We vragen ons af of men dit niet voorzien heeft, wanneer de Nederlandse minister die de visserij onder zijn toezicht heeft op een uitgestreken manier, en alleen maar omdat op

een vaartuig van min dan 50 Brt de nodige en verplichte veiligheidsapparatuur geen plaats kon vinden, geen andere inzichten hieronder heeft kunnen ontdekken. Inderdaad staat het met de bouw van dit vaartuig, dat reeds het zesde is in haar serie, onomstotelijk vast, dat het vage bezems worden om de 12-mijlszone op te kuisen. Een ander reden dat dergelijke vaartuigen over een hoofdmotor beschikken van slechts 300 Pk, is er niet te vinden, evenals de kleine diepgang om zo dicht mogelijk onder de kust te kunnen komen.

Binnen enkele jaren zal onze kleine kustvisserij naar een andere visserij dan de traditionele voorjaarstongenvisserij mogen uitzien. We herhalen dat men zich hier in bepaalde kringen aan het voorstel door de Nederlandse minister ingediend met open ogen heeft laten vangen. Nochtans weet men het daar altijd best en zijn, minstens in woorden de onmisbare verdedigers van onze visserij.

## LERAARS VAN VISSERIJSCHOLEN WEER OP DE SCHOOLBANK

Op initiatief van de directeur van de Rijksvisserijschool, de h. O. Waeghe, wordt een aantal recyclage projecten ingericht teneinde de leraars van de diverse visserij scholen op peil te houden.

Een eerste project gaat door in de Zeevaartschool te Oostende en wordt gerealiseerd met de medewerking van de technici van SAIT.

Tijdens een aantal lesnamiddagen zal een diepgaande studie gewijd worden aan de hedendaagse courante en de nieuwe reeds op de markt verkrijgbare apparatuur voor radionavigatie, communicatie en visopsporing.

In de loop van de maand januari is een volle dag bestemd voor het werk op het Rijksstation voor Zeevisserij. De verschillende werkleiders en onderzoekers zullen de werkmethoden en mogelijkheden voor het visserijbedrijf uiteenzetten en er zal tevens gestreefd worden naar een nauwer samenwerken tussen research, school en bedrijf. Op deze studiedag zullen tevens ook de kandidaat-schippers, die nu in de diverse visserij scholen hun examens voorbereiden, aanwezig zijn.

Voor een derde project werden door de initiatiefnemer ook reeds contacten gelegd en zou erin bestaan dat een aantal betrokken leraars een studiereis zouden meemaken met de "Koningin Juliana". Dit opleidingsschip van het Nederlandse visserijonderwijs is uitgerust met de modernste vis- en navigatieapparatuur. Hiermede is het mogelijk het bedrijf zoals het nu wordt uitgeoefend te laten toepassen door de leerlingen, maar tevens is het schip uitgerust voor experimenteel werk.

Dit initiatief kan zeker toegejuicht worden, vooral nu wij in het najaar vernamen dat het de bevoegde overheid menens wordt met de aanpassing van de structuur en programma's voor ons visserijonderwijs.

(Medegedeeld)

## ZEEBRUGSE SLUIS NU ONDERHEVIG AAN HET GETIJ

Zopas werd de dam in de geul van de nieuwe zeesluis te Zeebrugge doorbroken zodat het kunstwerk voortaan verbonden is met de zee.

Het water in de sluis, die een totale nuttige lengte heeft van 500 meter, een breedte van 57 meter en een drempeldiepte van 15 meter is dus voortaan onderhevig aan de getijden.

Men verwacht dat in de eerste maanden van komend jaar de sluisdeuren zullen aangebracht worden. Het indienstnemen van de sluis zal volgens de verwachtingen gebeuren in 1983. Zoals bekend hebben allerlei omstandigheden er voor gezorgd dat de bouw grote vertragingen heeft opgelopen.

## SCHEEPSMODELLEN TE DUINKERKE

We kregen onlangs kennis van een bijzonder belangwekkende brochure, uitgegeven door het Museum voor Schone Kunsten van Duinkerke, brochure die de naam draagt van «Guide des maquettes de bateaux» en opgesteld werd door een bekend historiciograaf van Duinkerke, de heer Christian Pfister.

Na zeven jaar opzoekingen in talrijke archiefdiensten wist de auteur hier een perfecte catalogus samen te stellen van de modellen van allerlei soorten schepen, vanaf het oude zeilschip tot op heden, aanwezig in het museum te Duinkerke.

Deze catalogus omvat tien delen, nl. een hoofdstuk gewijd aan de koopvaardij schepen (nrs. 101-145), een besteed aan de oorlogsschepen (nrs. 201-225), een derde omvattende de uitheemse modellen (nrs. 301-322) en, eindelijk, een laatste betreffende de moderne stukken (nrs. 401-425).

De catalogus is rijk geïllustreerd en geeft onder elk nummer de oorsprong aan van het model, o.a. de collectie waaruit het voorkomt, de historiografie en de bibliografie ervan, eventueel de constructeur, en in de meeste gevallen lengte, breedte, diepgang, waterverplaatsing, tonneermaat, snelheid en kracht van het oorspronkelijk vaartuig.

Bijzonder interessant is dus dat in de meeste gevallen een historisch gemotiveerde documentatie wordt gegeven, bij het beschreven nummer, van het oorspronkelijk reële type waarvan het nummer het model is.

Voor elk minnaar van zee en schip is deze catalogus van 62 blz. een waardevolle bron van belangrijke gegevens.

Een inleiding eveneens opgesteld door de heer Christian Pfister, geeft bovendien een historische schets van het ontstaan en de ontwikkeling van de collecties van scheepsmodellen van het museum te Duinkerke.

Het boekje werd bezorgd door de «Musée des Beaux-Arts de Dunkerque, Place du Général de Gaulle».

Het is trouwens een uitstekende publiciteit die de bezoekers van Duinkerke zeker moet aanzetten om deze merkwaardige collecties van scheepsmodellen «de visu» te gaan in ogen-schouw men.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## PRODUCENTENORGANISATIES NIET AKKOORD MET DE TE KLEINE VERHOOGING OPVANGPRIJS VOOR '82

Zoals we vroeger reeds mededeelden, gaan de producentenorganisaties terecht niet akkoord met de, volgens hen, te geringe verhoging van de opvangprijs van de meeste vissoorten voor 1982.

De maximumverhoging voor een bepaalde vissoort, waarvan wij de verhogingslijst hieronder weergeven, was slechts 6 %. Als we daar de verhogingen tegenstellen die door bepaalde vertegenwoordigers van de producentenorganisaties verlangd worden, dan is er inderdaad een onoverkomelijke afstand tussen beiden.

In dit verband wensen de Denen een verhoging met 20 %, evenals de Schotten en de Fransen die zelfs een verhoging van 60 % verlangden.

De door de Commissie voorgestelde verhogingen van de opvangprijs voor de verscheidene soorten zijn de volgende :

Vissoort	ten %
Haring .....	0 %
Kabeljauw .....	5 %
Koolvis .....	6 %
Wijting .....	2 %
Pladijs .....	0 %
id. ....	2 %
Makreel .....	0 %
Heek .....	6 %
Schelvis .....	3 %

De Commissie is nog onwillig en zal in elk geval de grote prijsverhoging door verscheidene producentenverenigingen voorgesteld, niet volgen, ook al noemen deze laatste het voorstel van de Commissie absurd. De Commissie meent dat het optrekken van de opvangprijzen, of anders gezegd de minimumprijzen van de vis, een onmiddellijke weerslag zullen hebben op de detailhandelsprijzen en dat dit de afzet zal doen teruglopen.

Melden we nog, dat te Dublin de delegaties van producentenverenigingen uit de zeven landen van de Gemeenschap een nieuwe Eksekutieve verkozen hebben met de heer Allen Robert uit Groot-Brittannië als president, de heer Declan Taham uit Ierland als ondervoorzitter evenals de heer M. Viaud uit Frankrijk.

Als we, de door de Commissie voorgestelde schaal van verhogingen van de opvangprijs na-

gaan, zijn deze inderdaad belachelijk klein en zeker te gering om de toenemende uitbatingskosten van de vissersvaartuigen te compenseren. Het is begrijpelijk dat de vertegenwoordigers van de vissers en reders zich hiermede onmogelijk kunnen akkoord verklaren.

## FRANKRIJK

In het Franse St-Jean-de-Luz hebben de sardienenvissers het grootste gedeelte van hun sardienenvangst terug in zee moeten dumpen. De sardienenvissers zijn te groot van stuk en passen derhalve niet voor de sardienblikjes die de inleggerijen gebruiken. Dit is erg jammer voor deze Baskische vissers omdat het sardienseizoen wegens de aanwezigheid van grote scholen zich goed aankondigde. Van de meer dan veertig ton sardienenvangst vonden er slechts ongeveer 10 ton een afnemer.

## IERSE VISSERIJDIENST WAARSCHUWT TREILERS VOOR OVERBELADING MET MAKREEL OF HARING

De Ierse Visserijdienst heeft de treilerschippers op haring en in het bijzonder op makreel, gewaarschuwd voor het nemen van te grote ladingen aan boord waardoor de veiligheidsnormen al in het gedrang komen.

De Ierse treilers op de makreel op de Noordwestkust van Ierland, hebben een sinds jaren zo goed seizoen niet meer gekend zodanig, dat bepaalde treilers in een twee- en drietal maanden praktisch een normaal jaaropbrengstcijfer gemaakt hebben, vooral omdat het gaat over eerste kwaliteit makreel van 2 tot 4 stuk in één kgr.

Het goed makreelseizoen heeft dan natuurlijk bepaalde schippers, zometeen alle schippers, er toe gebracht om zoveel mogelijk makreel aan boord te stouwen en zelfs met dekladingen.

In dit verband wijst de visserijdienst er op, dat deze vaartuigen niet meer voldoen aan de veiligheidsnormen, omdat betrokken vaartuigen niet uitgerust zijn voor dergelijke hoeveelheden.

Daarom ook heeft de visserijdienst er op gewezen, dat aan de volgende veiligheidsvereisten de hand zal gehouden worden.

De hoeveelheid vis waarvoor het vaartuig uitgerust is. Het goed functioneren van de automatische pompen aan boord om water uit het ruim weg te zetten, dat de loospoorten vrij zijn en vrij blijven, dat de schotten in de ruimen van beneden tot boven op hun plaats zijn om te veel beweging in de massa van de vis te vermijden, enz... en vooral, bezondigt U niet aan overlading, want de weerstand van het vaartuig tegenover eventueel kapseizen wordt hierdoor gevoelig aangetast. Houd op met het binnenhalen van het net en het eventueel verder stouwen van de vis wanneer vastgesteld wordt, dat er te veel water op de vis staat. Haal geen te grote pakken vis in, vooral indien men reeds te zwaar geladen is.

We menen dat deze waarschuwingen in bepaalde gevallen ook nuttig zijn voor onze haringvangers, waarvan we reeds enkele malen vastgesteld hebben, dat zij zeer zwaar geladen de afslag aandeden.

Het mag nog aangepast kalm weder zijn. Het is soms voldoende, dat een mailboot dicht voorbij vaart opdat het opgeduwde boeg- en schroefwater een zwaar geladen vaartuig in moeilijkheden brengt.



**Oersterke vislijnen**  
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd

**BEL YMUIDEN STORES**

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

## DE BOUW VAN VISSERSVAARTUIGEN IN DE GEMEENSCHAP

Onder deze hoofding stelde mevrouw Ewing, lid van het Europees Parlement, die reeds bij herhaling haar belangstelling voor de visserij betoonde, een vraag aan de EEG-Commissaris voor de Visserij.

Haar vraag luidde :

1) Kan de Commissie inlichtingen publiceren over de bouw, op regionale en nationale schaal, van vissersvaartuigen in de verschillende lidstaten gedurende de laatste vijf jaar, en kan zij bijzonderheden verstrekken over :

- het aantal scheepstimmerwerven voor vissersvaartuigen per streek van de betrokken lidstaat,
- hun inhoud (lengte van de vaartuigen en gebruik er van),
- het gemiddelde aantal arbeiders per scheepswerf,
- de gemiddelde afstand tussen een scheepswerf en de dichtstbij gelegen concurrent, eveneens per regio en per land ?

2) Heeft de Commissie de modernisering van

enige scheepswerf gefinancierd en zo ja, waar en wanneer ?

Volgens het antwoord dat in naam van de Commissaris voor de Visserij gegeven werd, kon op grond van de gegevens waarover de Commissie beschikt, op verschillende vragen door mevrouw Ewing gesteld, geen bevrediging gegeven worden. Wel werd een statistiek gegeven over de levering van vissersvaartuigen van meer dan 100 Brt door de scheepswerven van de Gemeenschap. Dit is wel op zekere manier belangrijk omdat over het algemeen de levering van vissersvaartuigen door scheepswerven van de Gemeenschap doorgaans, zonet volledig, orders zijn voor vissers-reders uit het eigen betrokken land. Men heeft echter de brutotonmaat vermenigvuldigd met koëfficiënten volgens de afmetingen en types. Toch is deze statistiek releverend omdat het een aanwijzing geeft over de nieuwbouw in de verschillende lidstaten van onze Gemeenschap. We herhalen dat men slechts een statistiek opgeeft van vaartuigen boven de 100 Brt.

	Aantal		
	1978	1979	1980
België	—	—	5,4
Denemarken	7,5	16,6	19,8
Frankrijk	12,1	20	12,2
Duitsland	3,8	—	—
Griekenland	?	?	?
Ierland	15,4	13	19,6
Luxemburg	—	0,9	—
Nederland	5,7	17,5	41,5
Groot-Brittannië	11,4	11,3	8,5

Voor wat België betreft, is het inderdaad juist, dat we op onze werven in de jaren 1978 en 1979 praktisch geen bedrijvigheid in nieuwbouw gekend hebben en dat deze zich zou herpakken hebben in 1980.

In deze statistiek zijn vooral de opgegeven cijfers voor Nederland indrukwekkend. We hebben er in onze kolommen reeds bij herhaling op gewezen, dat men bij onze Noorderburen terug één, volgens onze bescheiden mening, toch wel gevaarlijke kant opgaat, vooral met het précédent voor ogen van de grote sanering die in het midden van de zeventiger jaren heeft moeten plaats grijpen om zich aan het kwoteringstelsel en de beperkte visserij te kunnen aanpassen. Het zijn voor Nederland, vooral wat 1980 betreft, zeer zware nieuwbouwcijfers alhoewel we deze toch enigszins moeten relativiseren omdat toch ook nog al wat rompen op de plaatselijke scheepswerven gebouwd werden voor rekening van andere landen, onder meer voor Groot-Brittannië en Ierland. Omgekeerd zouden de cijfers, wat de nieuwbouw voor de landen van de Gemeenschap betreft, dan voor betrokken landen ook moeten verhoogd worden. Graag hadden we dan ook een vraag gesteld gezien in verband met de absolute in bedrijf genomen nieuwbouw per lidstaat.

Wat de bijdragen in de financiering van de modernisering van scheepswerven in verschillende lidstaten betreft, wordt deze verstrekt door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Hierover is er geen statistiek in de Ge-

meenschap aangelegd in verband met de toelagen aan scheepswerven voor vissersvaartuigen alleen, omdat vele scheepswerven ook andere vaartuigen bouwen.

### Allerlei

Eén van de punten die de Europese producentenorganisatie, zijnde een overkoepelend orgaan van de nationale producentenorganisaties van de EEG-landen, in een onderhoud met de EEG-Commissaris voor de visserij, aan de orde van de dag zal brengen, is een weigering van herregistratie van Spaanse vissersschepen onder Britse vlag waardoor zij langs een achterpoortje kunnen komen vissen in de Gemeenschapswateren. We menen dat het aan Engeland ligt om dit achterpoortje waterdicht te maken en haar wetgeving aan te passen.

Als we de statistiek nagaan van de opgevangen soorten in de laatste twee jaren in de Belgische havens, dan stellen we vast dat het de schelvis, de wijting en de pladijs is die het grootste slachtoffer zijn van deze opvang met wijting toch in de eerste plaats. Het gaat hier hoofdzakelijk over de kleine soorten van deze vis, die geen bijzondere commerciële waarde hebben, onder meer de «totten» voor wat de schelvis betreft.

Dat er in onze Belgische havens geen markt bestaat voor grote aanvoeren van pladijs, bewijst het feit dat de gemiddelde prijs van deze soort verleden jaar 7,70 fr hoger lag in vreemde havens dan in de eigen afslagen. Voor kabeljauw was dit prijsverschil heel wat geringer. Wij vragen ons af waarom men naar een kleine haven zoals Breskens en Stellendam moet gaan verkopen om vast te stellen dat men daar ongeveer 10 fr per kg meer ontvangt voor schol dan bij ons. Het is gewoonlijk in de maanden februari en maart dat men in de Belgische havens de grootste opvang kent vooral onder de pladijs en de wijting. Voor de pladijs is dit normaal, omdat dit de maanden zijn waarin deze soort aan de zeer magere kant ligt. Als men in de beste tijd 23 kg pladijsfilet uit een ben haalt, dan wordt dit in deze maanden nog geen 15 kg, zodat de belangstelling van de kopers in deze periode voor deze soort maar gering is. Aldus werd in 1980, het laatste jaar waar men over een volledige jaarstatistiek beschikt, over de 900 ton uit de markt genomen aan pladijs.

De crisis in de nieuwbouw van Belgische vissersvaartuigen heeft zich vooral in de periode van 1975/1979 voorgedaan, toch wel met een gemiddelde van iets boven de 1.000 pk en een gemiddelde van rond de 220 brt. In elk geval 4 eenheden over 5 jaar, of nog niet eens één per jaar. In het jaar 1980 kwamen er 6 nieuwe eenheden in de vaart. Over 1981 dat nog niet ten einde is zijn er ook reeds vijf in de vaart gekomen en voor 1982 eveneens vijf die zeker in de vaart komen.

## AVIA

### N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

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

## NIEUWE VERBETERINGEN AAN DE TWEELINGTROMMEL

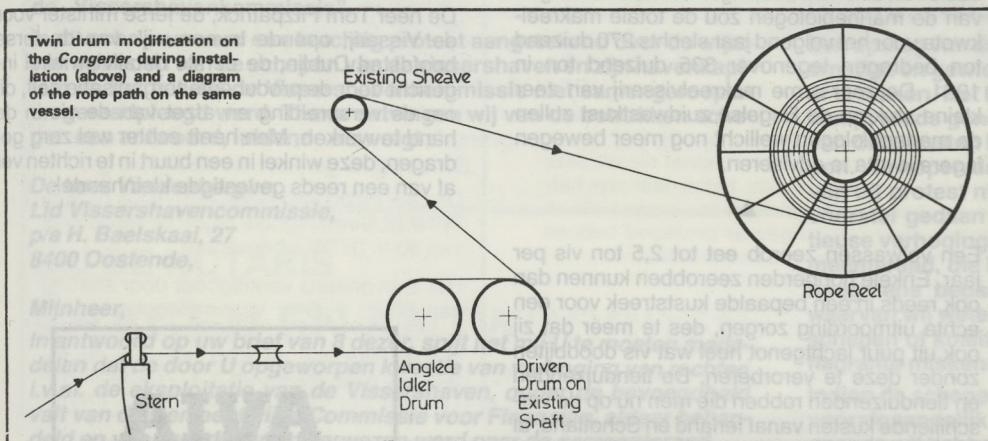
Zoals men in visserijkringen wel weet, bestaan er thans tweelingtrommels met groeven waarin de sleeptouwen lopen. Onlangs nog zijn er hier aanmerkelijke verbeteringen aangebracht waarop trouwens door de betrokken firma een patent genomen werd. De aanwending van deze tweelingtrommel biedt heel wat voordelen.

Na op deze twee trommels gekomen te zijn, wordt de kabel automatisch op het touw wiel opgerold. De voordelen van deze nieuwe techniek zijn dat men bij het oprollen geen slippen en snakken meer medemaakt waardoor zowel de gebruikte sleepkabels als de trommels zelf een veel langer levensduur krijgen.

Andere voordelen zijn, dat men een betere spoed kan inzetten voor het inhalen van de netten en dat minder breuken aan lieren en trommels voorkomen. Een dergelijke nieuwe installatie is thans aangebracht op de Britse seinetrei-

ler „Congener” in samenwerking met de „Sea Fish Industry Industrial” en met de firma Donkins uit Newcastle, die de tweelingstroommel met de nieuwe gepatenteerde technische verbeteringen aanmaakt. Een eerste proefreis verliep tot de grootste voldoening van schipper en bemanning. Opmerkelijk is ook het feit, dat schijven en katrollen heel wat minder belast worden waardoor ook breuken uitgeschakeld worden en de levensduur van al het gebruikte materiaal, lieren, trommels, sleepkabels, katrollen, schijven, enz., aanzienlijk verlengd worden.

Het is duidelijk dat men de bewuste tweelingtrommel in de praktijk zou moeten kunnen zien werken om meer en duidelijker inzicht te krijgen van de voordelen van deze verbeterde groeven-trommeltechniek. We hebben er toch aan gehouden hierover een zeer summiere kennisgeving te doen.



## ALLERLEI

De gemiddelde prijs van de, in de Belgische havens aangevoerde vis in de laatste twee gekende jaren, is vooral voor de schelvis van de verre visserij, de wijting, de platvis en de haring achteruit gegaan. De gemiddelde prijs van de koolvis, rog, tong en garnaal gingen daarentegen vooruit.

In de garnalenvisserij in de Verenigde Staten zijn zowat 7.000 vaartuigen in bedrijf! Het gaat natuurlijk van de allerkleinsten tot de grote waarvan onlangs nog een nieuwgebouwde 23 meter in de vaart kwam. De garnalenvisserij is de meest waardevolle in de Verenigde Staten, samen met de tongenvisserij.

Door de Amerikaanse San Diego's Campbell werf werden twee allermodernste treilers voor Mexico afgeleverd. Het gaat om twee 67,40 m treilers die in 15 waterkoeltanks elk 1.200 ton vis kunnen opnemen. De voortstuwing wordt verzorgd door een motor van 3.600 pk aan 900 toeren/minuut en drie hulpmotoren Caterpillar voor de behandeling van het hydraulisch vis-tuigstelsel.

De gemiddelde prijs van de vis per kg was in het jaar 1950 circa 8,90 fr. Dertig jaar later, in 1980, was dit 49 fr per kg of 5,50 meer. Ten overstaan van het inflatieritme en de, voor de visserij in het bijzonder gestegen kosten, onder meer de brandstof, die meer dan tienmaal verdubbelde, is dit een achteruitgang. En nochtans was de gemiddelde prijs van 49 fr in 1980 reeds een verbetering met 10 % ten overstaan van 1979.

Men overweegt ernstig in Groot-Brittannië de gloeilampjes die in de reddingsvesten zitten en door een kleine batterij bevoorrad worden te vervangen door een batterij met een flashlicht welke voor de fractie van een seconde dat het aanknipt tot op 10 km zichtbaar is. Thans is dit, bij klaar weder slechts op 2 km zichtbaar. Het nieuwe flashlampje zou ook gemakkelijk via luchtverkenning zichtbaar zijn en zou aanleiding geven tot het sneller vinden van de drenkelingen.

### „HET VISSERIJBLAD”

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

## Ploegen Belgische vissers de Ierse zeebodem?

Volgens een mededeling van de Nationale Britse Federatie van Visserijorganisaties zouden Belgische vissers verantwoordelijk zijn voor het ploegen met hun bokken van de bodem van de Ierse Zee.

Dit kan men afleiden uit een mededeling van deze Federatie aan de Britse minister voor de visserij Peter Walker, waarin men het heeft over de buitenlandse vissers die de kusten van Groot-Brittannië afschuimen.

Hier is er sprake van de grote Westduitse hektrawlers, die de Britse vis komen wegvangen rond Holy Island, de Nederlandse bokkenvissers die in zicht van Filey en Skegness opereren, de Franse vissers rond het eiland Wight en rond de kusten van Cornwall en... de Belgen die de bodem van de Ierse Zee omploegen.

Dit werd geschreven naar Peter Walker, naar aanleiding van de voor de deur staande visserijbesprekingen die intussen werden uitgesteld nakende Deense verkiezingen.

Dit schrijven werd door de betrokken Federatie gebruikt om de minister er op te wijzen, dat Groot-Brittannië absoluut een eigen twaalf mijlszone dringend nodig heeft, wil men niet verder toezien op een uitverkoop van de Britse visbestanden.

Volgens dezelfde Federatie zou men geruchten opgevangen hebben, dat de Britse delegatie bereid zou gevonden worden om toch maar, de door de Commissie vooropgestelde zesmijlengrens te aanvaarden met hier en daar bepaalde en begrensde uitzonderingen ten voordele van lokale vissers die hoofdzakelijk aangewezen zijn op de kustvisserij.

Alick Buchanan, die door minister Walker belast werd met de visserijkwesties, heeft ondertussen de Britse vissers een verzekering gegeven die er in feite geen is, namelijk dat hij zoveel als mogelijk met hun verzoeken zal rekening houden.

Het is duidelijk dat het «zoveel als mogelijk» ook al niet van aard is om de Britse vissers gerust te stellen.

Volgens de Britse vissers werden zij overal elders aan de deur gezet (er wordt hier natuurlijk IJsland mee bedoeld) terwijl hun eigen visserij tot voor de eigen deur bedreigd wordt en zij tenslotte genoeg zullen moeten nemen met de strandvisserij!

Tevens maakt de Federatie de historie van wat eens de eisen van de Britse visser, jaren terug, waren, namelijk een eigen 200-mijlszone, later afgezwakt en teruggebracht tot een 50-mijlszone, terwijl nu zelfs een exclusieve twaalfmijlszone niet meer haalbaar wordt, behalve voor zeer beperkte gebieden in de Ierse Zee en op de Noordkust van Schotland.

Het was trouwens om deze redenen dat de Federatie te Brussel verzamelen geblazen had om binst de visserijbesprekingen druk uit te oefenen op de Britse vertegenwoordiging.

Het was trouwens om deze redenen dat de Federatie te Brussel verzamelen geblazen had om tijdens de visserijbesprekingen druk uit te oefenen op de Britse vertegenwoordiging.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## VERENIGDE STATEN

Ook op de Westkust van de Verenigde Staten worden de grijze robben door hun boventalrijke aanwezigheid, een echte plaag voor de visser. De zeerobben mogen er niet gejaagd noch gedood worden en zij komen tot in de havens zelf, onder andere in Monterey, waar zij tot aan de kademuren van een vismeelfabriek komen om er zich de afval eigen te maken die hen toegeworpen wordt. Een fotograaf kon er een plaatje schieten met tientallen robben eventjes boven het wateroppervlak. Het is begrijpelijk, dat op deze kustplaatsen geen visje meer aan de horden zeerobben kan ontsnappen. Dat de vissers hier het slachtoffer van zijn, schaaft de schrijvers van Green-Peace en andere op publiciteit uit zijnde vedetten absoluut niet. We vragen ons af wanneer onze brave vissers eens hun geduld zullen verliezen.

## ALLERLEI

Van de Belgische visleerhandel vernamen we dat het eerder een kalme verkoopswEEK was. Inderdaad is de brave Sinter-Klaas al zij leven al een geduchte konkurrent geweest van onze visveters en in bewuste week van deze heilige man is in vele gezinnen snoep en speelgoed de konkurrent van de visveter en mede van de visser in het algemeen.

In de Noordzee was de kuitschietende stock makreel in 1975 nog geschat op 866 duizend ton. In 1981 werd dezelfde stock geschat op 300 duizend ton! In de westelijke gebieden waren deze cijfers voor 1975 en 1981 respectievelijk 3.176 duizend ton en 1.500 ton. In 1981 werd een gezamenlijk vangstkwtom op de makreel in de Noordzee van 40 duizend ton uitgeschreven. De geschatte totale vangst loopt over de 100 duizend ton. Voor de Westelijke Gebieden werd in 1981 een totaal vangstkwtom van 353 duizend ton uitgeschreven, de geschatte makreelvangst was maar eventjes 640 duizend ton! Gaan de makreelstocks dezelfde weg op van de haringstocks?



In 1980 is de gezamenlijke visaanvoer van de partnerlanden van de Gemeenschap verhoogd met bijna 18 duizend ton. West-Duitsland en Groot-Brittannië kenden echter een minderaanvoer van 10 tot 12 %. Daarentegen voerden Denemarken, Italië en Ierland meer aan zodanig, dat het voor alle landen samen, nog een batig overschot werd van ongeveer 18 duizend ton.

In januari 1980 was de verhouding van onvolwassen makreel, dit is makreel van min dan 30 cm. lengte, op de visserij voor de zuid-Engelse kust voor Cornwall nog maar 40 % van de totale vangst. In januari 1981 was dit reeds opgelopen tot 72 %, terwijl men het nu, einde 1981, heeft over vangsten makreel van heel kleine stuk. Eén en ander wijst er toch op, dat de kuitschietende stock gevoelig aan het verminderen is en dat men, minstens voor dit gebied beschermende maatregelen zal moeten gaan treffen.

Volgens de laatste beschikbare berichten en op basis van de onderzoeken en waarnemingen van de marinebiologen zou de totale makreelkwota voor het volgend jaar slechts 270 duizend ton bedragen tegenover 335 duizend ton in 1981. De zeer arme makreelvisserij van zeer kleine stuk op de Engelse zuidwestkust zullen de marinebiologen wellicht nog meer bewegen lagere kwota te adviseren.

Een volwassen zeerob eet tot 2,5 ton vis per jaar. Enkele honderden zeerobben kunnen dan ook reeds in een bepaalde kuststreek voor een echte uitmoording zorgen, des te meer dat zij ook uit puur jachtgenot heel wat vis doodbijten zonder deze te verorberen. De tienduizenden en tienduizenden robben die men nu op de verschillende kusten vanaf Ierland en Schotland, al over Noorwegen tot in de Noordelijke IJszee aantreft, zijn dan ook verantwoordelijk voor enorme visschade.

Het is nu ook uitgemaakt dat de zeerobben in hun ingewanden wormen dragen, die eens uitgeworpen, nadien de kabeljauw en andere aantasten en zich in hun vlees nestelen. De zeerobben doden dus niet alleen de vis, die ze dan nog slechts gedeeltelijk eten, maar verspreiden daarbij de wormen die zich in hun ingewanden ontwikkelen en vermenigvuldigen.

## Noorwegen

Een bilaterale visserijovereenkomst werd tussen Rusland en Noorwegen bereikt voor de kabeljauwvisserij in de Barentssee. Niettegenstaande Rusland een voorstel deed om samen slechts 140 duizend ton te vissen om de kabeljauwstock op een hoger peil te brengen, heeft men tenslotte, op aandringen van Noorwegen, een gezamenlijk kabeljauwkwtom van 340 duizend ton aanvaard. De verdeling gebeurt op basis van 50/50. Noorwegen wenste absoluut een hoger gezamenlijk kwotom omdat nu reeds is moeten besloten worden tot het uitsaneren van heel wat treilers bij gebrek aan beschikbare viskwota.

## IERLAND

De heer Lavelle, voorzitter van de Irish Fishermen Association heeft de woordvoerder van het "Wildlife Federation" die de zeerobben onder absolute bescherming willen zien plaatsen, uitgenodigd naar het Ierse Erris om zich daar persoonlijk te komen vergewissen van de vernietigingen onder de zalmstapel door zeerobben veroorzaakt. Ongeveer 50 % van de zalm wordt zelfs uit de zalmnetten weggehaald en gegeten of eenvoudig gedood door de zeerobben.

Het bij herhaling vangen van enkele stuks tonijn door Ierse vissers, onder meer in de Dingle Bay, laat veronderstellen, dat er misschien voor Ierse vissers een seizoensvisserij voor de zalm mogelijk wordt. Dit zou eerder van pas kunnen komen voor 18- tot 20-meter treilers die slechts over een relatieve kleine motor beschikken omdat de tonijnvisserij, wat de voortstuwingskracht betreft, een eerder passieve visserij is.

De heer Tom Fitzpatrick, de Ierse minister voor de Visserij, opende in een wijk van de Ierse hoofdstad Dublin, de eerste detailviswinkel ingericht door de producentenorganisatie zelf, dit om de verspreiding en afzet van de vis in de hand te werken. Men heeft echter wel zorg gedragen, deze winkel in een buurt in te richten ver af van een reeds gevestigde kleinhandel.

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading



Stipte bediening

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