

# het visserijblad

Verschijnt wekelijks  
Vrijdag 18 december - Nr. 46

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 de Oostendse vissershaven

# ONGERECHTVAARDIGDE VERHOGING VAN MIJN-, DOK- EN SLUISRECHTEN

In onze vorige uitgave stelden we een scherp protest op, niet alleen tegen de voorgenomen verhoging van mijn-, dok- en sluisrechten in onze vissershaven, maar in het bijzonder voor de manier waarop dit gebeurde en wegens het plaatsen van de visserij en het bedrijf voor een voldongen feit. In verband hiermede werd door ons, als lid van de Vissershavencommissie, een schrijven gericht aan de Schepen die de vissershaven in zijn bevoegdheid heeft en tevens voorzitter is van de „Vissershavencommissie”.

In dit schrijven werd een krachtig protest aangetekend over de wijze van optreden van de schepen van de vissershaven en zijn havenkapitein en het feit dat de Vissershavencommissie niet samengeroepen en geraadpleegd werd. Thans ontvingen wij van de betrokken schepen een antwoord, luidende als volgt :

*De heer Vandenberghe,  
Lid Vissershavencommissie,  
p/a H. Baelskaai, 27  
8400 Oostende,*

*Mijnheer,*

*In antwoord op uw brief van 8 dezer, spijt het mij U te moeten mededelen dat de door U opgeworpen kwestie van verhoging van rechten i.v.m. de exploitatie van de Vissershaven, onder de bevoegdheid valt van de Gemeentelijke Commissie voor Financiën, aldaar behandeld en voor goedkeuring verwezen werd naar de gemeenteraad.*

*Terloops wil ik U doen opmerken dat deze tariefverhoging voorafgaandelijk ook met de betrokken bedrijfstak besproken werd en men aldaar ten volle begrip opricht voor de beweegredenen die aan de basis daarvan liggen.*

*Met alle achting,  
H. DUMAREY.*

Totdaar dit schrijven.

Uit dit antwoord zien we dat schepen zich maar al te gemakkelijk van het protest afmaakt met er op te wijzen, dat de kwetsieuze verhoging onder de bevoegdheid valt van de Gemeentelijke Commissie voor Financiën, dus van de Schepen van Financiën. Het is duidelijk dat in elk geval deze Commissie zich voorafgaandelijk laat voorlichten door niemand minder dan de schepen van de Vissershaven zelf en dat het nooit bij deze Commissie zou opkomen zo maar een dergelijke beslissing te nemen of voorstel te formuleren zonder iemand onder wiens bevoegdheid de vissershaven valt, te raadplegen. Wij kunnen zelfs voorhouden, zonder vergissing van onzentwege, dat de Gemeentelijke Commissie en zijn havenkapitein, alleen ter zake geïnspireerd werd door de bevoegde schepen.

Dat de tariefverhoging, die nog door de gemeenteraad dient bekrachtigd te worden, voorafgaandelijk met de betrokken partijen besproken werd en dat deze daarvoor TEN VOLLE begrip voor zouden opgebracht hebben, is een grove onwaarheid. Inderdaad vernemen wij dat ook de Rederscentrale spreekt van een voldongen feit waaruit wij kunnen opmaken, dat ook deze organisatie niet geraadpleegd werd, noch akkoord kan gaan met het voorstel voor verhoging. Anderzijds is de beste en juiste plaats om voorafgaandelijk met het betrokken bedrijf te spreken toch in essentie wel de Vissershavencommissie, omdat juist daar de vertegenwoordigers VAN ALLE BEDRIJFSTAKEN, die bij de visserij betrokken zijn, samen komen. Indien de sche-

pen van de Vissershaven dus werkelijk een open gesprek met de vertegenwoordigers van alle takken van de visserij en het bedrijfsleven gewenst had, dan kon dit maar alleen in de Vissershavencommissie gebeuren. Hier en daar eventueel een persoonlijk contact leggen met een bepaald persoon die dan nog niet in naam van het bedrijf zou kunnen spreken, maar slechts in persoonlijke naam en waarvan geen notulen opgetekend werden, is een bedriegelijke en al te gemakkelijke versie en verontschuldiging.

Een opslag van de mijn-, dok- en sluisrechten van 10 tot 20 % is een te ernstige en gewichtige zaak om zich daar met een dooddoentje van af te maken. Het bedrijf, waaronder in de eerste plaats de reders zelf, kampt reeds genoeg met zware uitbatingskosten en elke verzwaring van deze kosten kan de druppel betekenen, die de beker doet overlopen. We hopen dan ook ten stelligste dat het Schepenkollege dat ook van dit protest niet schijnt ingelicht, zijn houding zal herzien en het voorstel gedaan door de Gemeentelijke Commissie voor de kwetsieuze verhogingen niet zal doorspelen voor goedkeuring aan de gemeenteraad, die in dit geval, minstens voor wat de oppositie betreft, hoogstens bepaalde opmerkingen zou kunnen formuleren, maar waarvan wij weten, dat de leden van de meerderheid zeker hun eigen schepen of coalitiepartner niet in het ongelijk zouden stellen, welke flagrante miskenning van de rechten der bedrijfsmensen er ook is.

Indien de schepen van de vissershaven werkelijk wil bewijzen dat hij voorafgaandelijk met de betrokken bedrijfstak besprekingen desaan gaande wil hebben, dan verwacht het bedrijf dat hij zo spoedig mogelijk deze Vissershavencommissie bijeenroept om het voorstel van de Gemeentelijke Commissie van Financiën te bespreken. Als dit, zoals de schepen het in zijn brief voorhoudt, werkelijk een eigen initiatief van deze Commissie is, dan is deze bijeenroeping dringend noodzakelijk.

Verder is het een feit dat onze vissershaven aan een volledig wanbeheer overgeleverd is. Als er kosten te sparen zijn, dan kunnen we die onmiddellijk vinden zonder daarom de vismijnrechten ten nadele van ons eigen bedrijf van 20 % te verhogen en de gemeenteraad wijs te maken, dat men voortaan water kosteloos zal bediend worden, alsof dit een formidabel bedrag daarstelt.

Zo de schepen en zijn directeur menen toch hun ongewettigde willekeur te zullen doordrijven, dan zal het bedrijf het daarbij niet laten en zullen we toestanden en cijfers openbaar maken, welke zullen bewijzen aan welk wanbeheer onze haven in de laatste jaren overgeleverd werd.

Men schijnt maar al te gemakkelijk de gemeenteraad wijs te maken wat men wil en de visserij voor een grote melkkoe te houden.

x x x

Op het schrijven van Schepen Dumarey, die wij hierboven publice- ren, stuurde de h. Vandenberghe, lid van de Vissershavencommissie, volgende repliek :

*De heer Dumarey Henri,  
Schepen van de Haven Oostende  
p/a Stadhuis - Oostende.*



Mijnheer de Schepen,

**BETREFT VERHOOGING MIJN-, DOK- EN SLUISRECHTEN.**

Wij hebben kennis genomen van uw schrijven van 15/2/81, waarbij U ons meldt dat de verhoging van de rechten inzake de exploitatie van de Visserhaven, onder de bevoegdheid valt van de Gemeentelijke Commissie voor Financiën, aldaar behandeld werd en voor goedkeuring verwezen werd naar de Gemeenteraad, dus op uw advies.

U meldt daarenboven dat deze vooropgestelde tariefverhoging voorafgaandelijk met de betrokken bedrijfstak besproken werd en men daar ten volle begrip voor zou opgebracht hebben. Wij stellen U in dit verband de vraag, met welke betrokkenen? Wij protesteren in elk geval krachtig tegen deze bewering van uwentwege die in strijd is met de versie van de Rederscentrale in hun informatieblad, waarin zij het tegendeel schrijven. Verder gaan wij evenmin akkoord dat U de Visserhavenkommissie over het hoofd ziet, waarin niet alleen de Rederscentrale, maar alle takken van het bedrijf in vertegenwoordigd zijn, welke rechtstreeks of onrechtstreeks met de visserijbelangen te maken hebben en het niet opgaat in zo'n belangrijke aangelegenheid

inzake exploitatie deze Commissie niet te raadplegen. Inderdaad zou hierdoor vastgesteld worden dat deze verhoging niet gewettigd is, terwijl anderzijds een baggermaatschappij ten eerste door de Stad bevoordeld wordt, hetgeen wijzelf en ook andere belanghebbenden ter visserij, onder meer de Rederscentrale, zeker zouden kunnen aantonen.

Wij verzoeken U bijgevolg, andermaal de Vissershavenkommissie, welke U en Uw havenkapitein steeds negeren, bijeen te roepen. Doet U dit niet, dan zullen wij ons veroorloven alle wettelijke middelen, aan te wenden om deze ongemotiveerde verhoging te bestrijden.

Hoogachtend,  
P. VANDENBERGHE.

Totdaar dit schrijven van de h. Vandenberghe die aan duidelijkheid niets te wenden overlaat.

In ons volgend nummer zullen we met cijfers bewijzen, waar het schoentje wringt, en wat zou hoeven gedaan om de BEWEERDE (?) verliezen te vermijden.

## STROOMBREKER VAN NIEUWPOORTSE JACHTHAVEN GEVAARLIJKE HINDERNIS VOOR HAVENVERKEER

De N.346 heeft bij het binnenkomen van de haven van Nieuwpoort de stroombreker aangevaren die als beschermend pijlerstaketsel voor de nieuwe jachthaven gebouwd werd. Men heeft zich reeds bij herhalingen bedenkingen gemaakt over dit pijlerstaketsel en dit aan de hand van herhaalde aanvaringen, waaronder ondermeer met een Brits zandzuigerschip, de «Jan Bart IV», een vroegere coaster die omgebouwd werd tot een lijnvisserstvaartuig en thans de N.346.

Het is inderdaad zo, dat zich rond dit staketsel zware ondergrondse stromingen en waterkeringen voordoen als gevolg van, hetzij instromend water in de jachthaven bij rijzend water en uitstromend water bij afgaand getij.

De grootte van de jachthaven in aanmerking nemend, namelijk verscheidene hectaren met een diepte van circa 3 meter bij laag water, is het duidelijk, wanneer deze massa water bij afgaand water naar zee stroomt door de stroombreker of pijlerstaketsel, dit een zwaar getij naar zee doet ontstaan. Omgekeerd echter, en dientengevolge veel gevaarlijker, ontstaat een aanzuiging naar de stroombreker toe bij opkomend water, omdat de grote water-vlakte van het jachthavengebied nu op haar beurt het water aanzuigt.

Hierdoor ontstaat aan aanzuigend getij en stroming die heel gevaarlijk is voor de binnen- en buitenlopende vaartuigen die hierdoor uit hun koers kunnen geraken. De reeds bij herhaling voorgevallen aanvaringen, hebben dit trouwens genoegzaam bewezen.

De N.346 werd hiervan het jongste slachtoffer, maar zeker niet het laatste. De pijlers van de stroombreker waarachter de jachten geschat liggen, bestaan uit zware stalen buizen die tot 10 meter in de bodem ingeheid werden en dan met beton opgevuld.

Het is begrijpelijk, dat een aanvaring met dit pijlgergebinte zware averij doet ontstaan aan de betrokken vaartuigen.

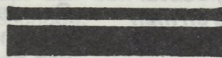
Bij de N.346 werd de voorsteven ingedrukt en de bak opgelicht dit door de kracht van het aanzuigend water waartegen het vissersvaartuig niets vermocht.

Aan dit alles valt niets meer te verhelpen en we kunnen alleen onze spijt en ergernis uitdrukken, dat men bij de bouw van de jachtkom hier-

mede geen rekening neeft gehouden om aldus het peilerstaketsel niet meer achteruit te bouwen en de doorstroming via de pijlers onder een zo groot mogelijke breedte te laten gebeuren.

Ware de jachthaven geen tijhaven geweest, maar met een kleine sluis om de jachten te schutten, dan zou het waterdebiet die uit deze beperkte sluisoppervlakte, hetzij naar zee, hetzij vanuit zee in de sluis kom zou aangetrokken worden, zeker geen gevaar betekend hebben voor het in- en uitgaand havenverkeer.

# 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

## 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.

## GEEN TREINEN OP 26 DECEMBER 1981 IN ENGLAND

De Regie voor Maritiem Transport, die de Sea-link Zeevaartlijnen Oostende-Dover-Folkestone exploiteert, vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat op **26 december 1981** (2de Kerstdag), **geen enkele trein zal rijden in Engeland.**

Op die dag zullen zelfs de oorspronkelijk voorziene en in de winteruitgave 1981/82 van onze brochures-dienstregelingen gepubliceerde «boot/Jetfoil-treinen» tussen Dover/Folkestone en London Victoria en v.v. niet rijden, maar vervangen worden door autobussen.

Zulks houdt in dat de reizigers bij de heenreis zullen moeten rekening houden met een latere aankomst van ongeveer één uur te Londen Victoria. Op de terugreis vertrekken de bussen op het gepubliceerde uur van Londen Victoria, maar ook hier is dus een latere aankomst in Oostende meer dan waarschijnlijk.

Verder worden de reizigers er ook op gewezen dat op **26 december 1981, de eerste overvaart van Oostende naar Folkestone, nl. het 01u45 schip, pas om 3u30 zal vertrekken uit Oostende.**

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.

### 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.

## BIJ DE NOTARIS

# VRAGEN EN ANTWOORDEN

WANNEER EEN VAN DE HUWELIJKSPARTNERS KOMT TE OVERLIJDEN, MOET ER DAN VERDEELD WORDEN ?

### Antwoord :

Vooreerst een algemene bemerking : verdelen wordt in geen enkel geval opgelegd of geëist door de wet indien niemand van de medeëigenaars (medeërfgenamen) de verdeling aanvraagt.

Of er nu moet verdeeld worden — m.a.w. of de verdeling kan geëist worden — zal afhangen van de rechten, en de aard van deze rechten, toekomende aan de langstlevende echtgenoot op de goederen van de eerstoverledene.

Immers, iemand die de volle eigendom van een goed, in zijn geheel, bezit is daar volledig en alléén meester van en het is duidelijk dat niemand anders enige aanspraak kan doen gelden op dit goed; dit is in zekere mate ook nog het geval wanneer men het volledig vruchtgebruik bezit van een goed; dit houdt met name het recht in om dit goed alléén te gebruiken of te verhuren, zonder tussenkomst van andere personen; de blote eigenaar(s) moet deze toestand gedogen zolang het vruchtgebruik duurt, d.w.z. zolang de vruchtgebruiker leeft.

Ten aanzien van de langstlevende echtgenoot betekent dit :

- dat hij steeds het volledig vruchtgebruik bezit op het onroerend goed, dat het gezin tot voornaamste woning diende en op het daarin aanwezige huisraad; derhalve zal een eventuele verdeling alleen kunnen

slaan op de blote eigendom van deze goederen en het vruchtgebruik van de langstlevende echtgenoot op deze goederen, steeds onberoerd laten.

- dat de overige goederen niet zullen moeten verdeeld worden in de mate dat de langstlevende echtgenoot op het geheel van deze goederen de volle eigendom bezit; indien hij het volledige vruchtgebruik op deze goederen bezit zal ook hier een eventuele verdeling slaande op de blote eigendom van deze goederen, het vruchtgebruik van de langstlevende echtgenoot op deze goederen, onberoerd laten.

Voorbehoud dient echter gemaakt betreffende deze goederen voor zover de langstlevende het volledige vruchtgebruik hiervan bezit en de eerstoverlevende kinderen nagelaten heeft : deze bezitten het recht om de omzetting van het vruchtgebruik op deze goederen te eisen tot vijf jaar na het overlijden van de eerstoverlevende echtgenoot, hetgeen in feite een deling zal inhouden.

## „HET VISSERIJBLAD”

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

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

Tijdens het vieren van de netten kreeg men aan boord van de N.3 «Frederick-Patrick» een eind kuil in de schroef. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten zodat men beroep diende te doen op de sleephulp van de O.279 waarmee de spanvisserij wordt bedreven. Op de slipway werd de kuil uit de schroef verwijderd. Er werd geen schade aan de schroef vastgesteld.

Aan boord van de O.32 «Roland» hoorde men tijdens het winden van de netten een daveren in het achterschip waarop de motor stil viel. Verondersteld werd dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Onbelast werd de schroef opnieuw gestart om de netten te winden waarop via Oostende Radio de sleephulp werd ingeroepen van de Zeetijger, die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte. Een kikkorsman haalde een eind nylon touw van ongeveer zes meter uit de schroef maar de schroef bleek onbeschadigd.

De jongste reis van de Z.47 is vrij turbulent verlopen : tijdens een zware zee ging een houten visluik over boord terwijl tevens de ventilatoren van de machinekamer vol water liepen zodat deze niet meer werkten. Enkele dagen later, tijdens de visserij, werd een harde klop op het achterschip gehoord. Bij nazicht bleek dat een vreemd voorwerp in de schroef zat, waardoor de uitlaattemperatuur van de motor te hoog opliep. Men sloeg enkele keren vooruit en achteruit en alles bleek weer normaal zodat de visserij ongehinderd verder kon gezet worden.

De Z.53 «Van Eyck» kreeg tijdens het wegzetten van de korre het net in de schroef. Pogingen werden ondernomen om de schroef vrij te krijgen maar dat mislukte, waarop de sleephulp werd ingeroepen van de Z.289 voor de opsleping naar Boulogne. Tijdens de sleep braken de sleeptrossen tot tweemaal toe en gekomen vóór de haven van Boulogne werd de toegang geweigerd omdat een ferry de haven moest binnenlopen. Er moest binnen de havendam gewacht worden. Ingevolge de zware zeegang kwamen de beide vaartuigen tegen elkaar waardoor de Z.53 averij opliep aan bakboordzijde en de Z.289 schade te verduren kreeg aan stuurboord. Toen men uiteindelijk toch de haven mocht binnenvaren werd door de schipper van de Z.289 de korre uit de schroef gehaald. Onder water werd vastgesteld dat de beschermingsring van de schroefas gebroken was. Nadien werd de visserij verder gezet; aanvankelijk werd een lichte vibratie waargenomen maar na een paar uur verdween dat.

Bij het uitvaren van de havenhoofden van Oostende hoorde men aan boord van de O.303 «Girl Linda» plots een hevige klop in het achterschip. Omdat geen trillingen werden waargenomen en de motortemperatuur normaal bleef had men het vermoeden dat men met de beschermingsring van de schroef een onder water zittend voorwerp had geraakt. De visserij werd normaal bedreven en terug in de thuishaven werd op de slipway vastgesteld dat inderdaad de beschermingsring van de schroef gebroken was. Nadien, eenmaal terug op zee voor de spanvisserij met de O.127, werd een hevige davering in het achterschip gevoeld. Het bleek dat een vreemde tros in de schroef was geraakt maar door afwisselend achteruit en vooruit te slaan kwam de schroef weer vrij.

# HET WERK VAN ONS RIJKSSTATION VOOR ZEEVISSERIJ

Voor veel van onze vissers en in het bijzonder schippers en reders, blijft het Rijksstation voor Zeevisserij nog een onbekende en zijn de relaties nog allesbehalve wat ze zouden moeten zijn.

Ofwel is men niet bewust van het groot belang van deze instelling, ofwel is men bevreesd zich er mee in contact te stellen en vragen te stellen welke zich frequent voordoen in verband met hun visserij en dus er het nut uit te halen, welke soms van zo'n groot belang is inzake het te gebruiken vistuig, de aan te wenden methoden, enz...

In de jongste twee jaar hebben sommige reders en schippers dat begrepen en zijn de contacten tussen hen en deze instantie uitgegroeid tot een beter begrip en zelfs in enkele gevallen tot een samenwerking waarvan het belang niet kan onderschat worden en zich meer en meer doet gevoelen.

Heden kwamen we in het bezit van het activiteitsverslag, door dit Rijksstation uitgegeven, waaruit blijkt dat een vijftiental biologen, technische ingenieurs en assistenten dagelijks op nationaal en internationaal niveau werken met het oog op de biologische aangelegenheden, de techniek in de zeevisserij, de visverwerkende bedrijven en voorverpakking van vis.

Dit verslag behelst een uiteenzetting over de biologische en technische onderzoeken, 't zij de kwantitatieve verbetering van de vangst en de arbeidsrationalisatie aan boord met een studie over de kwaliteit (kwalitatieve verbetering van de vangst) en van het onderzoek in de sector handel en visverwerkende nijverheid (valorisatie van de produktie).

We laten hierna een korte uiteenzetting daaromtrent volgen.

## A. BIOLOGISCH ZEEVISSERIJ-ONDERZOEK

### I. STUDIE VAN DE PREREKRUTERINGSFASE

#### 1. Ichtyoplankton

Het visplankton in de Belgische kustwateren werd opnieuw bemonsterd. Om de twee maand werden monsters verzameld op vijf puntenreeksen die zich uitstrekken tot op 25 km buiten de Belgische kust. Het doel was de verdere kwalitatieve en kwantitatieve inventarisatie van het ichtyoplankton in de kustzone.

#### 2. 0- en 1-jarigen

In 1980 werden twee bestandsopnamen van de juveniele commerciële vissoorten in de kustwateren uitgevoerd.

Gedurende het voorjaar werden zeer hoge densiteiten van 0-jarige schar, 0-jarige tong en adulte bot waargenomen. De dichtheden van de overige vissoorten waren over het algemeen zeer laag.

Tijdens het najaar werden hoge tot zeer hoge dichtheden genoteerd van haring, sprat, 0-jarige schar, 0- en 1-jarige tong. De densiteiten van de overige soorten waren normaal.

De waarnemingen omtrent juveniele tong toonden nogmaals aan dat de broedklasse 1979 zeer omvangrijk was. Ook de sterkte van de jaarklasse 1980 bleek boven het gemiddelde te liggen.

### II. STUDIE VAN DE BIOMASSA'S VAN DE KOMMERCIELE STOCKS

Het onderzoek van de biomassa's van tong en schol uit de Noordzee, het Engels Kanaal, de

Keltische Zee en de Ierse Zee en van kabeljauw, wijting en schelvis uit de Noordzee werd verder gezet. De biologische parameters werden bepaald en door een virtuele populatie-analyse werden de respectievelijke biomassa's en paai-standen berekend.

De bekomen leeftijdsverdeling en biomassa's zijn in tabel 1 weergegeven, terwijl de visserij-sterftegraden voor 1979 ten opzichte van de optimale visserijsterftegraden in tabel 2 zijn vervat.

### III. STUDIE VAN DE NATUURLIJKE STERFTEGRAAD PER LEEFTIJDGROEP

Een berekening werd gemaakt van de bijkomende natuurlijke sterfte die de tongstock door de strenge wintertemperaturen van 1979 heeft ondergaan. Uit de najaarsopnamen kon de sterkte van de jaarklassen 1977 en 1978 worden geraamd, hetzij 65 miljoen rekruten voor de klasse 1977 of 25 % onder het gemiddelde en 40 miljoen rekruten voor de klasse 1978 of 55 % onder het gemiddelde. Uit de ramingen bleek dat beide jaarklassen als 0- en 1-jarigen door de strenge watertemperaturen tot ongeveer één vierde van de oorspronkelijke dichtheid werden gereduceerd. Dit wijst er op dat de factor temperatuur de osmoregulatie heeft gestoord en aldus een hoge natuurlijke sterfte heeft veroorzaakt.

### IV. STUDIE VAN DE PROGNOSETECHNIKEN

Op basis van het bestand 1979 werden voor verschillende stocks prognosen opgesteld over de mogelijke vangsten in 1981 en over de paaibestanden in 1982.

Voor tong uit de Noordzee kan in 1982 een paaibestand van 45.000 ton behouden blijven bij een vangst van 15.000 ton. Een verdere gunstige evolutie mag worden vooropgesteld door de omvangrijke jaarklas 1979 die vanaf 1981 in de vangsten zal komen.

(wordt vervolgd)

TABEL I : Aantal aangevoerde individuen van tong, schol, kabeljauw en wijting per gebied (1980) alsook de biomassa van de populaties.

Jaar klassen	Aantal individuen (duizendtallen)																	
	Tong								Schol				Kabel- Wijting jauw					
	Noordzee		Engels K.		Kelt. zee		Ierse zee		Noordzee		Engels K.		Kelt. zee		Ierse zee		Noordzee	
	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀
1979	62,0	69,8	16,0	17,8	17,7	—	—	—	82,4	149,4	47,6	30,6	—	—	—	—	1811,7	—
1978	114,5	68,7	38,5	40,7	372,0	106,3	24,8	57,1	1248,3	640,9	124,4	65,2	116,6	90,3	47,8	54,7	3466,0	1513,4
1977	227,6	198,3	24,0	28,5	530,0	200,1	248,6	157,6	2152,2	1870,5	449,1	123,6	215,8	200,7	109,1	130,0	524,2	2749,8
1976	927,9	816,0	201,3	139,8	421,8	235,1	732,6	243,3	1653,4	918,5	121,2	18,7	87,4	99,4	100,0	67,8	169,8	2436,1
1975	388,2	410,1	139,0	77,6	201,5	236,4	970,1	707,0	314,3	384,1	10,0	25,2	8,8	40,4	9,3	32,9	14,1	709,4
1974	148,6	118,4	44,1	21,5	27,7	106,8	187,0	114,6	54,4	143,6	—	2,7	2,0	9,6	4,8	6,3	5,5	304,6
1973	101,8	77,3	11,5	16,7	12,4	33,8	127,3	146,6	91,8	114,1	—	4,6	2,1	4,9	2,0	5,7	0,5	96,6
1972	33,8	42,2	—	11,8	39,1	32,0	155,8	95,6	—	86,0	—	5,7	1,0	3,9	0,2	5,9	—	7,8
1971	23,7	20,7	—	5,8	18,5	55,9	114,8	99,2	1,6	42,8	—	8,2	—	3,5	—	3,4	1,0	—
1970	3,1	8,7	—	9,8	28,3	75,0	14,9	16,1	—	55,2	—	6,3	—	3,1	—	4,8	0,2	—
1969	7,2	24,2	—	3,5	6,1	18,8	46,6	18,1	—	33,6	—	8,4	—	0,6	—	5,2	—	—
1968	6,0	14,9	6,2	—	6,7	21,4	29,8	1,7	—	30,1	—	7,9	—	0,6	—	1,4	—	—
1967	4,3	4,1	—	2,7	7,6	9,8	1,2	12,8	—	8,7	—	0,7	—	0,6	—	0,5	—	—
1966	—	—	—	3,0	2,7	7,9	0,9	6,2	—	1,6	—	0,7	—	1,2	—	0,4	—	—
≤1965	26,6	87,1	6,2	37,1	19,6	56,5	86,1	31,3	—	13,3	—	7,4	—	1,6	—	0,7	—	—
Totale aanvoer in ton	1.197,7		321,4		899,4		919,0		3854,7		423,1		337,7		195,9		6852,6 2582,8	

# Uitgegroeid van smidse tot gespecialiseerd Antwerps Scheepsherstellingsbedrijf

## SLIJMACHINE VAN LONGUEVILLE HERSTELT NAUWKEURIG EN IN SITU, BESCHADIGDE ASSEN

In de editie van 4 december jl. van de „Lloyd” verscheen een bijzonder interessante bijdrage over het herstellen van beschadigde assen. Alhoewel het bedrijf in kwestie zich heel speciaal toelegt op de grote handelsvaart, kunnen de basisprincipes toch ook van belang zijn voor de zeevisserij. Omwille dus van de belangrijkheid van deze bijdrage, menen wij er goed aan te doen dit stuk over te nemen in ons „Visserijblad”. Hieronder bedoeld artikel :

Het herstellen van schade aan krukassen en andere vitale onderdelen van motoren is een arbeidsintensief precisiewerk, dat meestal moet uitgevoerd worden in goed uitgeruste, gespecialiseerde werkplaatsen.

Vooraf wanneer er zware scheepsmotoren, schroefassen e.d.m. mee gemoeid zijn betekent schade een ware nachtmerrie voor de rederijen. Immers, niet alle havens, noch in de geïndustrialiseerde landen, noch in deze van de derde wereld, beschikken altijd over een motorherstellingscentrum met aangepaste werktuigen. Dit houdt in dat in vele gevallen de assen moeten gedemonteerd worden, verzonden naar een gespecialiseerd bedrijf en na de bewerking zelf teruggestuurd naar het schip voor hermontage. Een proces dat niet alleen omslachtig, maar ook tijdrovend is.

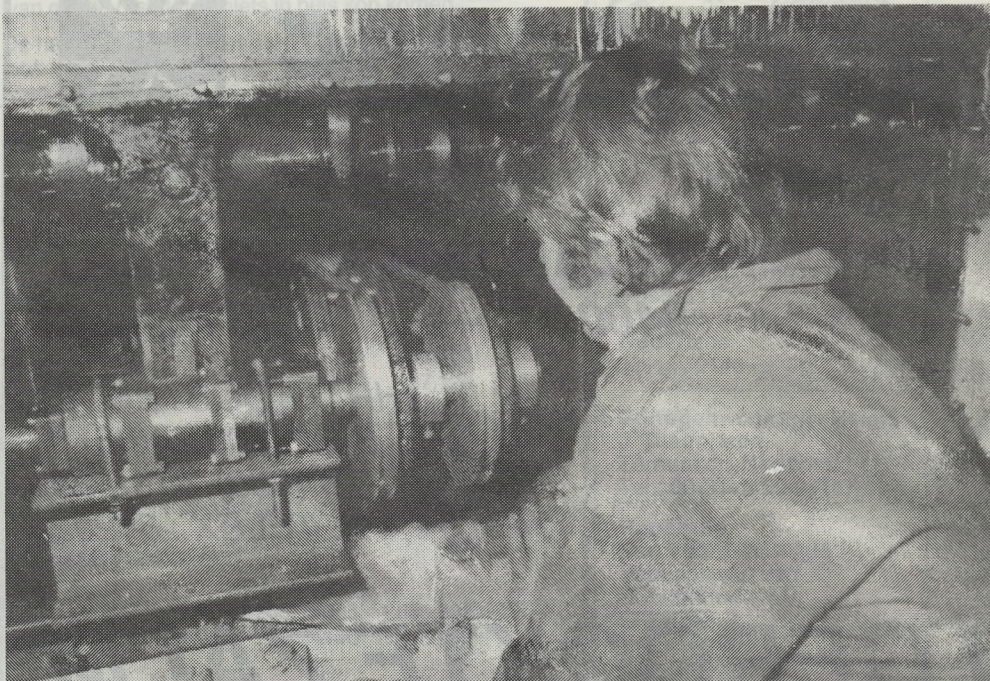
De te Antwerpen gevestigde firma pvba Longueville Gebr., een sterk gespecialiseerd bedrijf op het gebied van scheepsherstelling en metaalconstructie, heeft er zich in het recente verleden op toegelegd om een oplossing voor dit probleem te zoeken.

★

De onderneming, die van een eenvoudige smidse in de negentiende eeuw, uitgroeide tot een goed uitgerust scheepsherstellingsbedrijf, richtte een gespecialiseerde afdeling op waarvan de medewerkers zich bekwaamden op het in situ herstellen van allerhande assen. De bestaande machines die niet steeds voldoende gaven, werden verbeterd en heel wat tijd werd uitgetrokken om een eigen, efficiënt ontwerp te ontwikkelen.

Tabel 1 : werktijd in effectieve werkuren

as diameter in mm	om 0,50 mm in $\varnothing$ te slijpen	om 1,50 mm in $\varnothing$ te slijpen	om 3,00 mm in $\varnothing$ te slijpen
150,00 - 175,00	11 - 15 uur	15 - 23 uur	23 - 30 uur
300,00 - 325,00	20 - 27 uur	27 - 36 uur	36 - 45 uur
450,00 - 475,00	30 - 38 uur	38 - 50 uur	50 - 60 uur
600,00 - 625,00	42 - 50 uur	50 - 60 uur	60 - 70 uur
750,00 - 775,00	52 - 60 uur	62 - 70 uur	70 - 85 uur
900,00 - 925,00	60 - 70 uur	70 - 82 uur	82 - 98 uur



Met de door Longueville ontworpen slijpmachines wordt heel wat tijd en geld gespaard bij het herstellen van schade aan kruk- en andere assen.

De aldus door Longueville op punt gestelde machine, bediend door ervaren technici, verricht het rectificiewerk, zonder demontage van de as, met een hersenchirurgische nauwkeurigheid. De maximumafwijking voor diameter en parallelisme bedraagt slechts een paar honderdste millimeter en is kleiner dan wat door de classificatiemaatschappijen wordt geëist. Bovendien kan het werk in een veel kortere tijdspanne gebeuren dan tot voor kort mogelijk was. Afhankelijk van de asdiameter en de omvang van de beschadiging kan de herstelling gebeuren in het bestek van een paar dagen (tegenover een week tot een maand) vroeger. Uiteraard brengt dit mee dat de herstellingskosten ook flink kunnen gedrukt worden.

De hiernavolgende tabel geeft een overzicht van de tijdspanne die nodig is voor de herstellingen.

De door Longueville ontwikkelde slijpmachines – ze verschillen in functie van de asdiameters – zijn bovendien draagbaar en kunnen makkelijk per vliegtuig vervoerd worden. Een snelle service kan dus gewaarborgd worden. Er kan nog meer tijd bespaard worden wanneer een aantal elementen vóóraf door de cliënt kunnen meegeleverd worden zoals merk en type van motor, diameter van assen, soort van assen, breedte van de te herstellen gedeelten e.d. zaken meer.

Er werden, mede met behulp van de Belgische Dienst voor Buitenlandse handel, maatregelen genomen opdat de tijd tussen de ontvangst van de opdracht en het begin van de herstellingswerken tot een minimum kan beperkt worden. Dit wordt voornamelijk bereikt door contacten van ambassades, zodat zeer vlug visa's kunnen bekomen worden en de douaneformaliteiten tot een minimum worden herleid.

Het spreekt uiteraard vanzelf dat niet alleen scheepsmotoren in aanmerking komen voor herstelling, maar dat ook alle andere opgesteld in energiecentrales, fabrieken, locomotieven, enz. aldus kunnen behandeld worden.

### VOOR NIEUWBOUWERS

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

## Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ.  
CENTRALE VERWARMING  
SANITAIR — ZINKWERK  
Onderhoudsdienst verzekerd

**Tel. (059) 32.31.80**

**BRUGGELAAN 12 BREDENE  
(8780V)**

# STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

Zoals wij in onze voorgaande editie meldden, heeft het "Visserijblad" een actie op gang gebracht met als voornaamste, zegmaar enige betrachting, een financiële steun te verlenen aan de vijf weeskinderen Lambrecht, nakomelingen van de in de scheepsramp met de Z.180 "Tornado" omgekomen visser Gustaaf Clement. Gezien het hier gaat om natuurlijke kinderen van wijlen Gustaaf Clement, kan mevrouw Arlette Lambrecht, waarmee Gustaaf Clement reeds zestien jaar samen leefde, geen aanspraak maken op wezengeld. Een te betreuren toestand natuurlijk omdat die mensen nu zonder enige bron van inkomsten zitten. Vandaar dus het initiatief van ons blad waarbij wij ook de steun kregen van de beroepsverenigingen Hulp in Nood, Onderlinge Visafslag Oostende, Hand in Hand Oostende en Hand in Hand Zeebrugge.

De bedoeling is : wij willen mevrouw Arlette Lambrecht en haar vijf kinderen, tussen 16 maand en 16 jaar, financiële steun bezorgen in de zeer moeilijke periode die volgde op het overlijden van Gustaaf Clement. Daarom doen wij beroep op allen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij de zeevisserij — **natuurlijk zijn bijdragen van iedereen welkom** — om ons te steunen in ons initiatief. Niettegenstaande de actie pas één week geleden van de helling is gegaan, hebben reeds meerdere bedrijven en mensen antwoord gegeven op onze oproep. Er werden bedragen gestort op de speciaal hiervoor aangevraagde bankrekening, terwijl ook bij de O.V.A. en Hand in Hand Zeebrugge reeds sommen binnen kwamen. Daarom herhalen wij nogmaals het nummer waarop de stortingen kunnen gebeuren : 384-0595742-52 ten bate van Steunfonds Z.180 Tornado - Weeskinderen Lambrecht. Men kan ook betalen op de kantoren van HULP IN NOOD, O.V.A., HAND IN HAND OOSTENDE en HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

## STEUNFONDS HULP IN NOOD - OVA - HAND IN HAND OOSTENDE - HAND IN HAND ZEEBRUGGE

HULP IN NOOD	20.000
SCAP	20.000
P. VANDENBERGHE	5.000
ONDERLINGE VISAFSLAG	10.000
HAND IN HAND OOSTENDE	10.000
NAAMLOOS	1.000
PERSONEEL SCAP (bureel + werkhuis)	4.058
PERSONEEL HULP IN NOOD	1.000
BEHEERDERS HULP IN NOOD	13.500
NOTARIS LACOURT	10.000
BASIEL HAELEWYCK (O.127)	2.000
REDERIJ DE KLAUWAERT (Z.84)	1.000
REDERIJ DE VEERMAN (Z.300)	1.000
JOZEF WELVAERT (Z.12)	1.000
CAFE "DE BENNE" ZEEBRUGGE	300
HOORELBEKE MADELEINE BREDENE	5.000
P.V.B.A. CONSEILS OOSTENDE	5.000
VISBAKKERSPLOEG KNOKKE-HEIST	5.000

### "HET VISSERIJBLAD"

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

## ROKERIJ

# LACOURONNE



25 ZANDVOORDESTRAAT  
8400 — OOSTENDE

HR. 77 OOSTENDE  
BTW. 405.248.578  
Ø (059) 70 13 24  
TELEX : 81202

## VERSE EN GEROOKTE ZALM

(8782V)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## MARKTOVERZICHT

De meeste vissoorten zijn tijdens de voorbije week verkocht aan matige prijzen. Dat is dan niet zozeer te wijten aan de grote aanvoer dan wel aan de geringe belangstelling. Die zal er komende week zeker niet op verbeteren zodat voor de Kerstweek de vooruitzichten op een laag pitje staan. Dat is trouwens elk jaar hetzelfde met soms een uitzondering wanneer er in het buitenland niets te halen is wegens de slechte weersomstandigheden.

De IJslandse soorten werden nog wel vrij goed verkocht. Rode zeebaars bleef boven de 50 fr. het kg. zodat de filets duur blijven. Ook de blauwe leng haalde nog tussen 51 en 58 fr. terwijl voor koolvis rond de 40 fr. het kg. betaald werd. Schaats was minder duur dan de voorgaande weken en kreeg nog tussen 50 en 65 fr. het kg. Voor schelvis werden hogere prijzen gegeven dan verwacht. Het feit dat de schepen van de Monkey Bank in het buitenland verkochten is hieraan niet vreemd.

De vangsten van de IJslanders waren echter opnieuw erg klein zodat de opbrengsten te laag uitvielen.

De kanaalschepen deden het ook maar middelmatig. Die grote schepen hebben immers zeer zware uitbatingskosten. Waar de tongen over het algemeen minder duur zijn dan voorgaande jaren, vooral de kleine sorteringen, blijven de resultaten te laag. Voor slips werd rond de 115 fr. betaald, de kleine tong kreeg 140 fr. en de andere soorten gingen weg tussen 180 en 330 fr. volgens grootte en kwaliteit. Rog was eerder schaars en kreeg tussen 50 en 70 fr. het kg. Voor schol noteerden we tussen 25 en 50 fr., de platjes noteerden rond de 26 fr.

Voor de gulvangers was het ook minder interessant deze week. De prijzen lagen aan de erg matige kant en daalden verder van maandag tot woensdag. Kabeljauw viel terug van 58 naar 43 fr. het kg. en de verschillende gulsorteringen kregen tussen 38 en 46 fr. Wijting werd verkocht tussen 17 en 35 fr. met ook hiervoor dinsdag en woensdag lagere prijzen dan maandag. Dinsdag waren de vangsten allemaal erg klein zodat van goede resultaten niets in huis kon komen.

De haringvissers bleven een paar dagen werkloos wegens slecht weer. Einde voorgaande week was er echter meer dan haring genoeg en moesten zowat 4500 bennen naar de vismeelfabriek verwezen worden. De garnaalvissers moesten eveneens afrekenen met slecht weer zodat de garnaal aanvoer eerst woensdag enigszins normaal was.

dag. vis tong fr.

### DONDERDAG 10 DEC. 1981

O.123/O.306	1	705	91.876
O.127/O.303	1	1134	353.000
N.597/O.752	1	697	87.126
O.135/O.275	1	1052	326.826
N.708/N.709	1	852	106.500
O.26/N.706	1	1017	127.126
N.3/O.279	1	1040	468.000
O.141/O.369	1	969	257.776

### VRIJDAG 11 DEC. 1981

KANAAL				
O.231	19	1265	5385	1.635.002
Z.502	20	100	4140	726.550
KUST				
O.26/N.706	1	466		64.750
O.123/O.306	1	795		357.750

O.127/O.303	1	728	327.600
O.141/O.369	1	458	206.100
N.3/O.279	1	848	318.600
N.708/N.709	1	620	246.560
O.135/O.275	1	280	93.500

### MAANDAG 14 DEC. 1981

IJSLAND				
O.202	19	515	1.313.163	
O.129	18	360	872.762	
KANAAL				
O.33	19	215	4615	1.550.100
O.705	12	140	1635	710.879
O.168	14	95	5363	993.620
WEST				
Z.38	3	40	94.34023	
O.134	5	95	202.688	
O.114	12	125	1270	622.710
N.45	10	234	468.928	

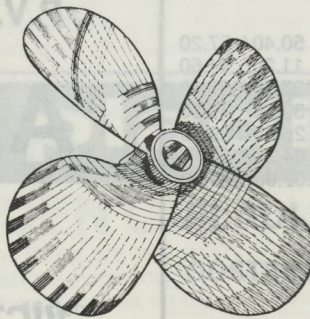
### DINSDAG 15 DEC. 1981


WEST			
O.35	5	90	178.554
N.723	5	130	202.370
Z.499	4	85	149.510

 VANVOORDEN GROEP

## Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø  
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

N.799	5	90	157.711
O.309	4	25	45.050

### WOENSDAG 16 DEC. 1981

WEST				
Z.483	11	180	1295	586.058
KUST				
O.135/O.275	1	90	53.100	
O.123/O.306	1	124	66.960	
O.141/O.369	1	272	167.908	
O.26/N.706	1	46	23.000	
O.127/O.303	1	189	113.400	
N.3/O.279	1	212	127.200	

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### DONDERDAG 10 DEC. 1981

Z.408 K	700	60	8	383.410
Z.512 W	100	15	3	85.640
Z.92 Kn	5500	330	18	1.924.799
Z.427	100	60	8	184.873
				<b>2.578.722</b>

### VRIJDAG 11 DEC. 1981

Z.43 N	2000	250	11	939.926
Z.402 W	150	40	10	169.539
Z.573 KRP	400	200	10	614.403
Z.209 W	200	65	7	289.801
Z.418 W	1000	170	9	617.690
GUL/WIJTING				
Z.554/Z.560				84.420
Z.400/Z.548				153.800
Z.201/Z.601				125.060
Z.578/Z.580				45.670
				<b>3.040.309</b>

### MAANDAG 14 DEC. 1981

Z.55 K	200	25		168.350
Z.484 W	500	60		181.070
Z.27 W	4000	360		1.508.258
Z.582 W	250	70		302.000
Z.574 W	600	70		277.180
Z.40 W	250	100		302.033
Z.186 KN	6000	400		2.077.767
Z.176 N	1500	180		828.350
Z.321 W	2000	230		969.613
Z.465 W	1500	160		724.502
Z.512 K	400	60		244.090
Z.589 W	1800	170		698.471
GUL/WIJTING				
Z.554/Z.560		105		184.710
Z.430/Z.501		85		177.270
Z.471/Z.472		90		221.780
				<b>8.863.444</b>

### DINSDAG 15 DEC. 1981

Z.196 W	4800	500	14	1.877.077
Z.563 W	250	60	8	202.745
Z.584 W	1200	150	10	577.220
Z.14 KN	2000	200	14	984.426
Z.289 W	4000	450	9	1.520.260
Z.576 W	1200	140	10	665.819
Z.497 W	1200	170	13	595.681
GUL/WIJTING				
Z.578/Z.580				151.146
				<b>6.574.374</b>

### WOENSDAG 16 DEC. 1981

Z.533 W	150	75	10	214.785
Z.41 W	100	50	10	241.615
Z.324 K	1500	180	12	664.520
Z.307 KRP		70	10	361.504
Z.526 W	2200	300	11	1.010.358
				<b>2.492.782</b>

# NIEUWPOORT

## DONDERDAG 10 DECEMBER 1981

VIS  
Nihil

GARNAAL  
Nihil

HARING	Kg	Fr.
N.575	500 kg	1.250 fr.
N.710	500 kg	1.250 fr.
N.470	1.025 kg	2.562 fr.
N.590	1.025 kg	2.562 fr.

## VRIJDAG 11 DECEMBER 1981

VIS	Kg	Fr.
N.211	717 kg	23.490 fr.
N.172	2.303 kg	81.367 fr.
N.788	2.304 kg	81.368 fr.
N.575	1.700 kg	57.130 fr.
N.710	1.700 kg	57.130 fr.
N.551	289 kg	24.562 fr.
N.470	3.025 kg	99.723 fr.
N.590	3.025 kg	99.724 fr.
N.22	1.608 kg	54.551 fr.
N.720	1.609 kg	54.551 fr.
N.88	1.489 kg	52.100 fr.
N.700	1.488 kg	52.100 fr.
N.597	1.137 kg	29.025 fr.
N.752	1.138 kg	29.025 fr.

GARNAAL	Kg	Fr.
N.106	81 kg	7.812 fr.
N.782	123 kg	12.132 fr.
O.260	134 kg	12.730 fr.

## ZATERDAG 12 DECEMBER 1981

VIS	Kg	Fr.
N.211	196 kg	5.140 fr.

GARNAAL	Kg	Fr.
N.106	102 kg	7.290 fr.
N.782	78 kg	6.070 fr.

## MAANDAG 14 DECEMBER 1981

VIS	Kg	Fr.
N.22	579 kg	17.910 fr.
N.720	579 kg	17.910 fr.
N.575	1.242 kg	41.445 fr.
N.710	1.242 kg	41.445 fr.
N.88	650 kg	26.065 fr.
N.700	651 kg	26.065 fr.
N.346	5.323 kg	191.183 fr.
N.738	2.139 kg	78.082 fr.

GARNAAL  
Nihil

## DINSDAG 15 DECEMBER 1981

VIS	Kg	Fr.
N.36	6.883 kg	698.919 fr.

GARNAAL	Kg	Fr.
O.260	58 kg	6.182 fr.

## WOENSDAG 16 DECEMBER 1981

VIS	Kg	Fr.
N.736	4.089 kg	151.162 fr.
N.4760	478 kg	18.690 fr.
N.590	479 kg	18.690 fr.
N.22	812 kg	29.565 fr.
N.720	812 kg	29.565 fr.
N.710	1.183 kg	37.090 fr.
N.575	1.184 kg	37.090 fr.

GARNAAL	Kg	Fr.
N.782	125 kg	14.280 fr.

HARING	Kg	Fr.
N.708	2.300 kg	21.275 fr.
N.709	2.300 kg	21.275 fr.

# Verwachtingen

## MAANDAG 21 DECEMBER

IJSLAND : O.318 (450 m. t.t.z. 230 leng - 20 kools - 20 schelvis - 30 Schotse schol - 20 schaat - 50 bonen - 17 st. grote heilbot - 80 varia)  
O.81 (1000 m. t.t.z. 600 leng - 60 bonen - 40 Schotse schol - 15 schaat 45 kools - 60 schelvis - 50 wijting - 130 varia)

KANAAL : O.518  
WEST : O.206 - Z.72  
MONKEY BANK : O.285  
KUST : Z.499

## DINSDAG 22 DECEMBER

WEST : N.579

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

## IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kgr op 14 dec. 81

Grote schelvis	55,80/ 58,00	Leng	50,40/ 57,20
Mid. schelvis	38,80/ 46,00	Schartong	11,20/ 44,60
Kleine schelvis	38,00/ 43,80	Heilbot	137,00/257,00
Kabeljauw	46,00/ 47,20	Koolvis	39,60/ 47,00
Gul	42,00/ 47,00	Hondstong	26,40/ 29,60
Wijting	37,80/ 38,80	Zeewolf	64,20/
Schaat	43,00/ 65,40	Staart	202,00/226,00
Zeebaars	50,00/ 59,00		

## VISAANVOER

### NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
11 dec.	8	24.319	785.822
12 dec.	1	196	5.140
14 dec.	5	12.405	440.105
15 dec.	1	6.883	698.919
12 dec.	63	9.245	333.692

## GARNAALANVOER

### NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
3 dec.	3	338	32.674	94	100
12 dec.	2	180	13.360	64	95
15 dec.	1	58	6.182	106	107
16 dec.	1	125	14.280	113	117

## HARINGAANVOER

### NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
10 dec.	2	3.050	7.625		
11 dec.	1	20.000	50.680		
16 dec.	1	4.600	42.500	9,25	9,25

## P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE  
TEL. (059) 32 08 21



## HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

# Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

## Oostende - Dover Oostende - Folkestone

### UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van  
20 tot 26 december 1981

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50 behalve op 25.12.1981.
- Dagelijks te 07u35, behalve op 20, 25 en 26.12.1981.

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 20u45 behalve op 24 en 25.12.1981.
- Dagelijks te 05u00, behalve op 20, 21, 25 en 26.12.1981.
- Dagelijks te 17u00 en te 23u00, behalve op 24, 25 en 26.12.1981.
- Op 24.12.1981 bijk. afv. te 02u00.

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45 behalve op 25 en 26.12.1981.
- Op 21, 22, 23 en 26.12.1981 bijk. afv. te 03u00.
- Op 21, 22, 23 en 26.12.1981 bijk. afv. te 03u30.
- Op 20, 21, 22, 23 en 24.12.1981 bijk. afv. te 05u15.
- Op 21, 22, 23 en 24.12.1981 bijk. afv. te 06u40.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10 behalve op 25.12.1981.

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01u00 behalve op 25 en 26.12.1981.
- Dagelijks te 03u00 en te 07u00 behalve op 20, 25 en 26.12.1981.
- Dagelijks te 09u00, behalve op 20, 21, 25 en

26.12.1981.

- Dagelijks te 21u00, behalve op 24, 25 en 26.12.1981.
- Op 24.12.1981 bijk. afv. te 12u00.

#### Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22u45 behalve op 24 en 12.12.1981.
- Op 21, 22, 23 en 24.12.1981 bijk. afv. te 00u10.
- Op 20, 21 en 22.12.1981 bijk. afv. te 20u55.

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL (draagvleugelboten)

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08u40, te 11u50, te 13u50 behalve op 25.12.1981.
- Dagelijks te 19u45 behalve op 24 en 25.12.1981.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10u25, te 13u25, te 15u25 behalve op 25.12.1981.
- Dagelijks te 21u05 behalve op 24 en 25.12.1981.



# EVEREST

## SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE - Tel. 32 00 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	14 dec.	15 dec.	16 dec.
Lappen .....	266 281	.....	265
Grote .....	299 330	.....	294 299
3/4 .....	282 316	.....	345
Bloktongen .....	226 250	.....	243 250
Vóór-kleine .....	184 234	.....	198 201
Kleine .....	132 150	.....	135 140
Slips .....	111 124	.....	114 118

### ZEEBRUGGE

	14 dec.	15 dec.	16 dec.
Grote .....	283 289	288 302	278 287
Bloktongen .....	350 355	315 349	327 362
Fruittongen .....	307 354	316 331	331 363
Schone kleine .....	230 250	239 253	241 256
Kleine .....	153 163	150 158	154 161
Tout petit .....	126 131	122 135	128 135
Slips .....	107 112	111 116	116 117

### NIEUWPOORT

	14 dec.	15 dec.	16 dec.
Tong I .....	.....	275 286	270 288
Tong II .....	.....	300 305	270 288
Tong III .....	.....	331 340	270 288
Tong IV .....	.....	220 225	244 260
Tong V .....	.....	150 164	244 260
Kleine tongen .....	.....	110 120	244 260

## PLADIJS

### OOSTENDE

	14 dec.	15 dec.	16 dec.
Grote .....	42 46	48	39
Grote iek .....	38 41	.....	27 31
Kleine iek .....	.....	.....	.....
Derde slag .....	28 34	.....	24
Platjes .....	22 27	26 27	26

### ZEEBRUGGE

	14 dec.	15 dec.	16 dec.
I .....	34 26	26 25	27 32
II .....	32 27	30 31	27 29
III .....	32 29	34 32	30 32
IV .....	28 30	37 36	30 28
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	14 dec.	15 dec.	16 dec.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	50 60	35 45	35 45
Platjes .....	48 54	25 30	30 25
Drielingen .....	24 28	20 24	21 24

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	14 dec.	14 dec.	14 dec.	14 dec.	15 dec.	15 dec.	15 dec.	15 dec.	16 dec.	16 dec.	16 dec.	16 dec.	16 dec.	14 dec.	16 dec.	16 dec.
Tarbot grote	157	416	352	275	280	399	388	400	249	379	323					
Tarbot middel			239				235	265			216	277				
Tarbot klein			205	216			187	212			176					
Griet groot	90	158	154	140	144		142	135	85	142	165					
Griet middel			125	127			92	96			127					
Griet klein			82	92			58	64			95					
Schelvis groot	52															
Schelvis middel																
Schelvis klein	41															
Heek grote	82															
Heek middel																
Heek klein																
Lom																
Leng	52	60							47							
Rog I	31	70	60	62			48		26	60	50	54				
Keilrog			54	56			102									
Rog																
Tilten			52	28			49									
Scherpstaart			36	42			58									
Halve mans			54	43			31									
Teelt			18	16			28	38			31					
Katrog			6	12			13	9			16					
Kabeljauw	53	57	45	51	41	46	40	45	46	53	47	49				
Gul (groot)	42	49	46	48	36	44	38	42	35	48	45	47				
Gul (middel)			42	44			38	40			36	38				
Gul (klein)			39	43			36	34			36	37				
Hozemondhamme																
Wijting groot	19	37			17	27			17	35						
Wijting klein			24	25			24				21	25				
Schar	22	28	22	24	25	29	25	24	20	23	26					
Steenschol	43	156			39	134			33	123						
Zeehaai	24	31	30	24	36		38	32			30	33				
Hondshaai	9	14														
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	14	31														
Schartong	8	43														
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenholk	24	32			14	18			14							
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf																
Pollak																
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting			47													
Zeeduivel	80	256	146	240	222		110	297	120	245	93	227				
Schotse schol			32													
Zeehond			10	19			15				20	22				
Bot																
Rode Poon (roobaard)	36	43	42	45			23	43			53					
Grauwe poon (knorhaan)	16	18	16	18			8				7					
Rode knorhaan	30	70														
Posten			15	14			13	12			13	8				

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 8 december werden aangevoerd: 721 kisten kabeljauw; 8 kisten schelvis; 399 kisten wijting; 4 kisten schol; 48 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in gulden per 40 kg: kabeljauw een 174-138; kabeljauw twee 156-140; kabeljauw drie 146-118; kabeljauw vier 142-112; kabeljauw vijf 122-102; schol vier 120; schelvis 130-122; wijting drie 88-57; schar 110-74; steenbolk 86-56; bot 48-33; fint 16.

Na de middag kwam eveneens aan de dinsdagmarkt nog een span met rond de 900 kisten haring. Deze werd verkocht voor een gemiddelde van f 28,- per kist.

Aan de donderdagmarkt van 10 december werd aangevoerd: 2 kisten schelvis, 271 kisten wijting, 2 kisten schol, 61 kisten schar, 8 kisten diversen.

Prijzen in gulden, per 40 kg.: schelvis drie 152, wijting drie 88-51, schar 92-61, kuit 158, steenbolk 48-31, bot 131, schol vier 180.

De besommingen waren: UK 94 f 4.300,-; UK 142 plus UK 218 f 2.300,-; UK 128 plus UK 228 f 3.850,-; VD 19 plus VD 73 f 5.000,-; IJM 2 f 3.100,-; IJM 3 plus IJM 20 f 1.800,-.

Aan de woensdagmarkt van 16 december werd aangevoerd: 615 kisten kabeljauw, 20 kisten schelvis, 546 kisten wijting, 4 kisten schol, 55 kisten schar, 1665 kisten haring, 21 kisten diversen.

Prijzen in gulden, per 40 kg.: kabeljauw één 138, kabeljauw twee 148-134, kabeljauw drie 120-112, kabeljauw vier 118-106, kabeljauw vijf 124-96, schelvis twee 132, schelvis drie 132-130, schelvis vier 146-126, schol vier 160-152, wijting drie 86-54, schar 94-76, haring twee 30,00-27,60, bot 32-31, steenbolk 38-32, kuit 126.

## DE GEZONKEN „UK.209” IN DE HAVENGEUL VAN IJMUIDEN GELICHT

De „UK.209” die in de havengeul van Ijmuiden zonk, is verleden week vrijdag gelicht nadat eerst vergeefse pogingen aangewend werden en te veel hinder ondervonden werd door de beweging van het water binnen de pieren. Ook de noordwesterwind was een hinder bij het bergen van de gezonken „UK.209” omdat deze wind de beweging van het water binnen de pieren nog aandikte. Toen verleden week vrijdag de wind naar het oosten draaide, opende dit heel wat perspectieven om het vaartuig te lichten. Drie duikers daalden terug in het water af en slaagden er in stroppen te leggen omheen het gezonken vaartuig. De zware waterbok „Amsterdam” die sinds verleden week maandag ter plaatse was, kon het vissersvaartuig spoedig boven halen. Het werd aan de oppervlakte aan het water gehouden, terwijl sleepboten het naar ondiep water konden overbrengen. Het werkschip „Redder” kon toen het vaartuig ledig pompen waardoor het op eigen kracht kon drijven en de stroppen konden verwijderd worden.

Het vaartuig is in elk geval zwaar gehavend en heeft heel wat averij opgelopen, niet alleen door aanvaringsschade met de Britse olietanker „Shabonée” maar waarschijnlijk nog meer door het al die tijd onder water verblijven. We vragen ons zelfs af of het bergings- en herstelkosten zal

## STEEDS DE ZEERECHTKONFERENTIE

De elfde zitting over het Internationaal Zeerecht zal van 8 tot 30 april e.k. in New-York gehouden worden, waarna normaal de uiteindelijke onder-tekening van het nieuw Internationaal Zeerecht in september van hetzelfde jaar in Caracas zou moeten gebeuren. Dit is acht jaar na de eerste sessie die over het Internationaal Zeerecht werd gehouden. Men had gehoopt in de voorgaande sessie die plaats had te Genève, enkele maanden terug, dat de definitieve doorbraak zou gekomen zijn, maar het was juist omgekeerd omdat de nieuwe administratie van de Republiek Reagan uit de Verenigde Staten, opdracht gegeven had aan zijn ambtenaren een zeer conservatieve koers te varen en niet toe te geven aan de eisen van de onderontwikkelde en ontwikkelingslanden, dit in verband met de uitbating, administratie en verdeling van de bodemschaten in de zeebodem. Er had zich in de voorgaande vergaderingen een strekking voorgedaan dat alle landen, ook de continentale zonder kust, recht zouden moeten hebben op een aandeel in de rijkdommen van de zeebodem omdat de hoge zee aan de Gemeenschap van alle landen toebehoort. Het was wel duidelijk, dat de industriële mogendheden, waaronder in de eerste plaats de Verenigde Staten de exploitatiemiddelen zouden moeten voor-schieten.

De Carteradministratie (de voorgaande Amerikaanse president) was in die optiek een gans eind tegemoet gekomen aan de ontwikkelingslanden, maar Reagan heeft dit totaal terugschreefd. Dit gaf te Genève aanleiding tot heel wat passionele debatten, zodanig zelfs, dat de arme en ontwikkelingslanden die de meerderheid uitmaken ten slotte bereid waren de nieuwe Code over het Internationaal Zeerecht dan maar te gaan ondertekenen buiten de Ver-

enigde Staten om. Hierdoor zou dit land in feite uitgesloten zijn, hetgeen toch een zware hypotheek zou leggen op de kracht en uitvoeringsmogelijkheden van deze internationale overeenkomst. De Verenigde Staten zouden dan zelf verplicht zijn, langs het kanaal van bevriende naties deelachtig te worden in de uitbating van de zeebodemrijdommen, dat wil zeggen, gaan varen onder vreemde vlag, ten ware Reagan en zijn adviseurs het niet-haalbare van hun stelling zouden gaan inzien en op een compromis zouden gaan aansturen, waarbij zij niet al te veel gezichtsverlies zouden lijden.

# 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

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

# HET ERFRECHT TUSSEN GEADOPTEEERDE EN WETTIGE KINDEREN

Naar aanleiding van een artikel in ons blad van 5 december op blz. 11 verschenen, artikel uitgaande van de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Kon. Fed. van Belg. Notarissen, ontvingen we een schrijven van Mevr. Y. Vanden Bosch, assistente der U.I.A. (Universitaire Instelling Antwerpen), welke luidt als volgt:

In het nummer van uw blad van 4 december 1981 verscheen een artikel over «Het erfrecht tussen geadopteerden en adoptanten», waarin o.m. werd gesteld dat de onwettige kinderen in tegenstelling met de wettige «vooral nog slechts van een zeer beperkt erfrecht» genieten.

In dit verband lijkt het nuttig de aandacht te vestigen op het arrest Marckx, door het Europees Hof van de rechten van de mens gewezen op 13 juni 1979. Het Hof oordeelde o.a. dat het onderscheid tussen het erfrecht bij wettige en bij onwettige afstamming een schending uitmaakt van art. 8 (recht op gezinsleven) gecombineerd met art. 14 (discriminatieverbod) van de Conventie van de rechten van de mens, en van art. 1 van het Eerste Protocol (eigendomsrecht) gecombineerd met art. 14 van de Conventie.

Er mag aangenomen worden dat de Belgische rechtsinstanties en notarissen voortaan de toepassing van de met de Conventie strijdige geachte bepalingen zullen afwijzen (Marc BOSSUYT, «Publiekrechtelijke aspecten van het arrest Marckx, rechtskundig Weekblad, 1979-1980, 929-970).

Ook in de rechtspraak werd reeds zowel in Nederland (Nederlandse Hoge Raad, 18 ja-

nuari 1980, Nederlands Juristenblad, 1980, 141) als in België (Burg. Rechtbank Gent, 20 november 1980, rechtskundig Weekblad, 1980-1981, 2328-2332) voorrang gegeven aan de Conventie zoals geïnterpreteerd door het Hof van Straatsburg in de zaak Marckx. Inzake de erfopvolging van het natuurlijk kind kan de bestaande regeling in het Burgerlijk Wetboek voor het wettig kind worden toegepast.

Totdaar dit schrijven.

Als gevolg hiervan stellen we de vraag of dit arrest niet toepasselijk is op de vijf kinderen van Arlette Lambrecht.

Aan de juristen en de Ongevallenkas voor Zeevisserij hierover te oordelen en na te gaan in hoeverre hierop kan ingegaan worden.

P.V.

## VERANDERINGEN in de «Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen» Maand november 1981

### Verandering van eigendom :

Z.55 «Goede Hoop»  
Eigendom : Deman Hubert. Roompot 4,  
8390 Knokke-Heist

### Geschapt :

Z.180 «Tornado»  
Eigendom : De Voogt François - Van Praet  
Rederskaai 38, 8380 Zeebrugge-Brugge 5  
Geschapt : 19.11.81.

### Adresverandering :

N.346 «Broeder Annobert»  
Eigendom : Legein François. Wilgenweg 2,  
8450 Nieuwpoort.

## REDERS en VISSERS.

voor uw

## SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

## AANVOER VAN VIS IN OKTOBER 1981

### VERGELIJKENDE STATISTIEK OVER DE PERIODE 1979 — 1981

SOORTEN	1979			1980			1981 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre viss.	24.960	695.403	27,86	11.770	305.630	31,06	56.516	2.346.615	41,52
andere schelvis	52.761	1.280.065	24,26	106.557	2.584.785	24,26	165.083	4.587.925	49,56
Kabeljauw v. viss.	31.115	1.155.292	37,13	7.108	274.580	38,63	13.043	753.450	57,77
andere kabeljauw	895.580	31.561.173	35,24	641.200	24.469.051	38,16	459.532	22.775.448	49,56
Koolvis	80.162	2.161.572	2,97	61.653	1.470.029	23,84	28.777	1.144.420	39,77
Wijting	316.680	4.979.212	15,72	248.328	4.440.263	17,88	170.394	4.161.593	24,22
Schol	412.335	11.730.128	28,45	364.780	9.494.007	26,03	489.131	14.840.085	30,34
Roggen	152.364	5.892.270	38,67	159.974	5.403.045	33,77	93.053	4.747.002	51,01
Noorse schelvis	146.639	5.291.760	36,09	241.453	7.405.469	30,67	85.255	3.369.110	39,52
Andere	585.398	25.317.440	43,25	522.160	23.603.769	45,20	421.062	24.788.206	58,57
TOTAAL	2.697.994	90.064.315	33,38	2.364.983	79.510.628	33,62	1.981.845	83.513.854	42,14
b) Tong	220.829	45.645.481	206,70	214.517	45.604.642	212,59	197.682	43.025.571	217,65
TOTAAL DEMERS. VIS	2.918.823	135.709.796	46,49	2.579.500	125.115.270	48,50	2.179.527	126.539.425	58,06
2. PELAGISCHE VIS	10.126	105.501	10,42	2.465	38.754	15,72	596.683	6.714.944	11,25
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	206.076	9.499.198	46,10	148.880	7.700.194	51,72	107.280	6.175.681	57,57
Noorse kreeft	45.149	4.855.050	107,53	72.776	5.016.835	68,94	87.979	6.420.105	72,97
Overige	106.300	2.415.370	22,72	90.502	2.021.804	22,34	117.323	2.756.985	23,50
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD.	357.525	16.769.618	46,90	312.158	14.738.883	47,22	312.582	15.352.771	49,12
ALGEMEEN TOTAAL	3.286.474	152.584.915	46,43	2.894.123	139.892.857	48,34	3.008.792	148.607.140	48,11

## FRANS PAUWELS IS NIET MEER



Afgelopen dinsdag is, in het Militair Ziekenhuis te Oostende, de h. Frans Pauwels overleden en daarmee verliest de visserij een van de meest markante na-oorlogse figuren. Frans Pauwels, amper 65 geworden, kende de visserij op een pikje. Deze sector, waarin hij sedert de tweede wereldoorlog werkzaam was — eerst als tegenschrijver en nadien, de laatste vijf jaren van zijn loopbaan als markt-leider — kende voor hem geen geheimen meer. De afgestorvene genoot echter vooral een grote bekendheid als promotor van de Oostendse vismijn want de jongste jaren fungeerde hij vooral als een soort public-relations en in die hoedanigheid leerde hij een ontelbaar aantal mensen de visserij beter kennen. Pauwels trad immers op als gids voor de vele schoolgroepen en andere die de vismijn bezochten. Bovendien stelde hij zich ook nog zeer actief op achter de Vereniging van de Visbakkers.

Tijdens de jongste wereldoorlog, op het einde van 1941, werd hij door de Duitsers aangehouden wegens zijn activiteiten bij de weerstand, en overgebracht naar Duitsland waar hij in meerdere concentratiekampen gevangen werd gehouden en de meest onmenselijke toestanden meemaakte. Aan de mishandelingen die hij daar te verduren kreeg hield hij trouwens een blijvende handicap over maar Pauwels, karaktersterk als hij was, wist zich daar over heen te zetten.

Met Frans Pauwels verliest heel speciaal de Oostendse visserij een van de meest markante figuren uit de na-oorlogse periode en zeer zeker een van de allerbeste propagandisten voor de Oostendse visserij. Zelfs na zijn opruststelling was Frans Pauwels dagelijks in de vismijn te vinden met in zijn zog een of ander groep die de visserij van naderbij wilde leren kennen. Op dat vlak heeft wijlen Frans Pauwels baanbrekend werk verricht. Zelfs Russen, Tsjechen en Polen werden door Frans Pauwels in hun eigen taal te woord gestaan.

De rouwdienst grijpt plaats op heden vrijdag 18 december om 11 u. in de Sint-Antoniuskerk op de Vuurtorenwijk te Oostende.

Ons blad biedt aan de familie van de afgestorvene zijn oprecht rouwbeklag aan.

## BERICHT AAN ALLE REDERS EN SCHIPPERS VAN NIEUWPOORT

- Door de dienst van Bruggen en Wegen wordt aangedrongen opdat geen meertrossen zouden vastgemaakt worden aan ijzeren ladders of aan steunriggels.
- Er werd vastgesteld dat zich te veel gevallen van beschadiging hebben voorgedaan.
- Voortaan dient zorg gedragen te worden dat de meertrossen enkel en rechtstreeks aan de meerpalen worden vastgelegd.
- Wie zich niet aan de voorgeschreven reglementering houdt zal vanwege de dienst van Bruggen en Wegen met een proces-verbaal beboet worden.

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN BELGIE

25/81 (T) Nieuwpoort  
Zeevaartse schietoefeningen

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

Gedurende de periode van 14 december tot 23 december 1981 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 14 december tot 23 december 1981 : op maandag 14, dinsdag 15, woensdag 16, donderdag 17 en vrijdag 18 december 1981;
- week van 21 tot 23 december 1981 : geen schietoefeningen.

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

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort — 16-11-1981)

### NEDERLAND

25/82 Aanloop Oostgat. Kaloo Bank.  
Ondiepte

Vorig B.a.Z. : 17/57 (P) - '81 vervalt.

Op 51°35'02"N — 3°22'39"E een ondiepte van 50 dm.

Zie Belg. krt. D11)

(Ned. B.a.Z. 3887 - 81)

25/83 Westerschelde. Pas van Terneuzen.  
Wrak afgedregd

Op ± 51°21,1'N — 3°50,8'E het gevaarlijk wrak (Richard 6) vervangen door een ondiepte van 54 dm, met dregteken «Wk».

Zie Belg. krtn. 103 en 104/10).

(Ned. B.a.Z. 3779 — 81)

25/84 Westerschelde. Pas van Baarland.  
Bank uitgewerkt. Ondiepte

Op 51°22'15"N — 3°54'18"E aanbrengen een ondiepte van 45 dm.

Zie Belg. krtn. 103 en 104/10).

(Ned. B.a.Z. 3886 — 81).

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading



Stipte bediening

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

## 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 zaterdag-  
namiddag van 14 tot 16 uur.

Nadere inlichtingen ten kantore.

(8781V)

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## KWOTA 1981 VOOR HORSMAKREEL

Aan de hand van een vraag gesteld door de heer Woltjer, lid van het Europees Parlement aan de Commissie van de EEG, geven we de vangsten op aan horsmakreel voor 1979 van bepaalde landen van de EEG, evenals het totaal kwantum voor 1980 en 1981 met een verdeling van het kwantum 1981 in nationale kwota.

a) vangsten horsmakreel 1979 (in ton) :

Duitsland	5.866
Frankrijk	9.019
Nederland	32.172
België	12
Verenigd Koninkrijk	2.843
Denemarken	5.589

Totaal 55.501

b) het quantum horsmakreel 1980 was 230.000 ton zonder nadere verdeling per land, hetgeen gelijk was aan het quantum van 1978, met dien verstande dat het Verenigd Koninkrijk in dat jaar 100.000 ton kreeg toegewezen. De overige 130.000 ton waren toen eveneens vrij te verdelen ;

c) quota horsmakreel 1981 (voor het eerst per land toegewezen) (in ton) :

België	550
Denemarken	10.800
Duitsland	32.600
Frankrijk	116.000
Ierland	13.350
Nederland	42.550
Verenigd Koninkrijk	27.800

Totaal 244.000

Naar aanleiding van deze cijfers vroeg de heer Woltjers aan de Commissie waarom men in 1981 gemeend heeft voor het eerst een kwota per land te moeten voorzien, gezien de vangsten van horsmakreel het toegestaan totaal kwantum nog nooit hadden bereikt. Hij vroeg tevens hoe de Commissie er toe gekomen was, ondermeer Frankrijk dat in 1979 slechts 10 duizend ton ving, in 1981 zo maar 116 duizend ton toe te wijzen, en waarom omgekeerd, Engeland dat in 1978 honderdduizend ton toegewezen kreeg, in 1981 slechts 27.800 ton mag vangen ! Ook deze vragen werden niet beantwoord.

We stellen in elk geval vast aan de hand van de hierboven opgegeven cijfers dat de horsmakreel een onderbevestigde soort is, die echter, wanneer zij bevestigd wordt dit toch maar hoofdzakelijk gebeurt voor vismeeldoelinden.

## FRANKRIJK

Voor de streek van Normandië in Frankrijk worden er in 1982, 15 nieuw te bouwen eenheden beneden de 24 meter voorzien. Het gaat hier over de havens Duinkerke, Boulogne, Dieppe, Fécamps, Havre, Caen en Cherbourg. We mogen in elk geval zeggen, dat men bij onze Franse zuidburen direkt aansluitende aan de Belgische grens, niet bij de pakken blijft zitten wat de modernisering van de vloot betreft. Het gaat hier dan nog maar slechts over vaartuigen beneden de 24 meter. Van nieuwe eenheden beneden de 24 meter horen we in België weinig of totaal niets. Voor Normandië en Bretagne wordt dit voor 1982 in totaal 55 nieuwe eenheden.

De Franse minister Le Pensec, die de visserij in zijn bevoegdheid heeft, bracht verleden week een bezoek aan Boulogne, waar hij de haven en de afslag bezocht. In de afslag kon hij de talrijke ter koop gestelde bakken haring aanschouwen, hetgeen hem deed zeggen, dat dit hem deed terugdenken aan het vroegere haring-Boulogne. De heer Le Pensec bezocht Boulogne om er nader kennis te maken met de visserij en de visverwerkende bedrijven.

Voor wat de bouw van nieuwe vissersvaartuigen beneden de 24 meter in Bretagne betreft, worden er in 1982, 40 op kiel gezet, en voor het ganse vijfjarenplan 1982/1986 in totaal 260. Wel gaat het hier hoofdzakelijk om de vervanging van oudere vaartuigen, maar de nieuwe hebben toch een groter vangstcapaciteit, zodat men zich wel mag afvragen of elkeen hierdoor nog aan de bak zal komen, vooral in verband met de immer hoger wordende uitbatingskosten die, voor vissersvaartuigen, boven het gemiddeld nationaal inflatiecoëfficiënt komen te liggen. De veertig eenheden voor Bretagne zullen ongeveer 850 miljoen kosten, hetzij een gemiddelde van 20 miljoen B.fr. Behalve de leningsbedragen, is de staatstoelage op deze 850 miljoen circa 127 miljoen. Bij ons is er geen sprake van toelage, maar komt het fonds van de marine alleen tussen in de te betalen interesten aan het N.M.K.N.

De bouw van de, voor het jaar 1982 op kiel te zetten 40 nieuwe vissersvaartuigen beneden de 24 m. voor Bretagne, wordt verdeeld over 14 plaatselijke werven. De nieuwe constructies gebeuren zowel in hout, staal als versterkt glasvezel. Onder de nieuwbouw bevinden zich 6 vaartuigen beneden de 12 meter. Het betreft hier de havens van Douarnenez, Concarneau, Lorient, Morlaix, Brest, Guilvinec.

De Franse minister Le Pensec heeft in verband met de vergadering van de ministerraad te Brussel over de visserijproblemen in de Gemeenschap, binst zijn bezoek aan Boulogne nogmaals zijn kordate wil bevestigd, de belangen van de Franse vissers en mede deze van de partnerlanden voor toegang tot de Britse twaalfmijlszone hardnekkig te verdedigen. Hij heeft er zelfs mede gedreigd, zo tot geen overeenkomst kan gekomen worden, de voor Groot-Brittannië fatale datum van 31 december 1982 te zullen afwachten, waarna Groot-Brittannië, volgens de bepalingen van het Gemeenschapsverdrag, geen enkele beperking meer zal kunnen uitvaardigen. De Britten hebben er dus alle belang bij, minstens als ze binnen de Gemeenschap willen blijven, om in feite "waar voor hun geld" te kiezen.

Voor Boulogne alleen reeds bedroeg de regeringshulp voor de grote en middengrote visserij in 1981 de som van circa 100 miljoen B.fr. Deze regeringshulp zal in de toekomst verder ontwikkeld worden.

De diensten van de Franse minister Le Pensec bestuderen voor het ogenblik een vorm van tussenkomsten in de afslagen om de prijzen van de aangeboden vissoorten op peil te brengen met de hoge uitbatingskosten in de visserij. De minister kon echter, wat de brandstofprijzen voor de visserij betreft, geen zelfde regeling beloven als voor de taxis waarvan de brandstofaankopen tot een plafond van 5 duizend liter vrijgesteld zijn van taks. Wel heeft hij beloofd, dat de prijs van de brandstof in 1982 binnen de perken zal gehouden worden en de stijging niet meer zal mogen bedragen dan de algemene stijging der andere prijzen. Maar dit alles zijn woorden en kiespolitiek. De praktijk zal het anders bewijzen.

# 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

# Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

## PROTOTYPE ONDERZEEBOOT VOOR KOLLEKTEREN VAN METALEN OP DE ZEEBODEM

Zoals men weet liggen op grote diepte en op vele plaatsen tussen de rotsachtige zeebodem massas metalen in losse knobbelvorm. Het gaat over dure metalen zoals mangaan, nikkel, koper, cobalt, titaan enz...

Niettegenstaande men op de Internationale Zeevaartrechtconferentie nog altijd niet tot een overeenkomst gekomen is aan wie deze bodemschatten behoren en of ook de landen, die niet bij machte zijn, hetzij financieel hetzij technisch, deze rijkdommen uit te baten, hier eveneens een eigendomsrecht op hebben, omdat nu aanvaard wordt, dat op de hoge zee de zeebodem bezit is van de ganse gemeenschap, dus van alle landen, zal men toch in Frankrijk overgaan tot de studie en de bouw van een prototype onderzeeboot die bij machte zal zijn deze metalen te kollekeren en aan de oppervlakte brengen.

Men is sinds 1976 aan de studie bezig, maar zou thans overgaan tot de bouw van een klein prototype dat men proefondervindelijk zou laten optreden in een droogdok, waar men alles op schaal ingericht heeft zoals het in de werkelijkheid zal zijn.

Men heeft de rotsmassas met ravijnen en geulen, passen, enz.. Ook de zeebodem werd er in schaal aangebracht met geulen en trechters, met slijk en zo meer. Dit alles gebeurt op de Franse werf van de «Société Métallurgique et Navale Dunkerque-Normandie» en maakt deel uit van een studieproject nu reeds ter waarde van 150 miljoen B. fr.

De metalen die zich op de werkelijke zeebodem bevinden in knobbelachtige vorm, hebben een diameter van 3 tot 6 cm. en zouden zo maar op te rapen zijn.

In het proefstation van de Franse werf bestudeert men nu hoe dit het best kan om deze waardevolle ertsen aan boord te krijgen van een duikboot, die dan op zijn beurt deze bodemschatten aan de oppervlakte van het water zou brengen en deze dan overladen op speciaal uitgeruste zeeschepen.

Het prototype van de duikboot zou een gewicht van 12 ton hebben en slechts 100 kg. van deze ertsnodulen naar boven brengen. Voor de industriële toepassing zou een duikboot gebouwd worden van 100 ton om de zaak op de bodem van de oceaan uit te proberen, maar, zo de berekeningen kloppen, zou in de eindfase een duikboot van 1.000 ton gebouwd worden die van uit de grote diepten tot 250 ton ertsnodulen aan de oppervlakte zou kunnen brengen.

Een vlottende basis zou de aanlegplaats zijn voor twintig van deze onderzeeboten die samen per jaar zouden kunnen instaan voor een bevoorrading in ertsnodulen van 3 miljoen ton!

Het is duidelijk, dat de vlottende aanlegplaats voor de onderzeeboten ook een enorme verwezenlijking zal zijn met werkplaatsen, recreatieve rustgelegenheden voor de bemanning van de duikboten, aanlegplaatsen voor helikopters en vliegtuigen en zo meer.

In feite mogen we schrijven, dat dit een reuze-

creatie zou worden, die waarschijnlijk één enkel land niet aankan, behalve wellicht de twee supermachten. Het gaat echter om de rekuperatie van kostelijke metalen en 3 miljoen ton jaarlijks en dat beduidt ook al iets enorms.

Het is duidelijk dat men de voorstudies die nu reeds op de Franse werf een paar honderd miljoen fr zullen kosten en de fabuleuze sommen voor het vlottend platform zeker niet zou wagen wanneer men niet min of meer overtuigd zou zijn tot resultaten te komen en een goede zaak te realiseren.

Voor 1981 voorziet de Franse regering zelfs een krediet van 450 miljoen B. fr. Hoe men de nodulen aan boord van deze onderzeeboten zal brengen, werd niet bekend gemaakt. Misschien gebeurt dit door aanzuiging of aantrekkingskracht, want op dergelijke diepten van 5 duizend meter, zal dit allemaal mechanisch dienen te gebeuren.

## DENEN VERANTWOORDELIJK VOOR TRAGHERSTEL VAN DE HARING OP DE BRITSE KUST ?

Volgens de National Federation of Fishermen Organisations (Groot-Brittannië) herstelt zich over het algemeen de haringstand in de Noordzee, doch neemt in de wateren voor de Britse kust in de "Centrale of Longstone" gestadig af. De voortdurende achteruitgang van de haring in dit zeegebied wordt toegeschreven aan de haringvisserij door Deense visserij schepen in het Skagerrak. In dit verband stelde de heer Adam, lid van het Europees Parlement volgende vraag aan de EEG-Commissie te Brussel :

1. Beschikt de Raad over gegevens over het peil van de haringvoorraad en over de migratiepatronen, die de bewering van de NFFO weerleggen ? Wat is de bron van deze informatie ?
2. Is de Raad ook niet van mening dat een verdere teruggang van de haringstand in aangrenzende Noordzeegebieden het offer dat van de vissers uit Northumberland is gevraagd zinloos maakt ?
3. Stelt de Raad voor een verbod uit te vaardigen op de haringvisserij door Deense schepen in het Skagerrak (die ook reeds door Noorse schepen wordt beoefend) ? Zo niet, stelt hij dan voor om de vissers uit Northumberland schadeloos te stellen voor gederfde of nog te derven inkomsten ?

### Antwoord :

Met betrekking tot de haringvisserij in het Skagerrak in 1980 heeft de Raad een voorstel van de Commissie aangenomen waarbij

- de TAC wordt vastgesteld op 11.900 ton, waarvan 3.800 ton voor de vissers van de Gemeenschap ;

## IJSLAND

IJsland krijgt minder voor haring dan vroeger en geraakt deze ook moeilijker kwijt. Het IJslandse haringseizoen begon op 20 augustus en er werd een kwotum van 42.500 ton toegekend. Het is vooral West-Europa die minder haring vraagt. Verder nam Rusland verleden jaar 160 duizend tonnen haring af en dit jaar 10 duizend minder voor een prijs die 14 % lager ligt. Finland neemt eveneens 10 duizend tonnen gezouten haring minder af. Anderzijds gaven directe landingen van IJslandse haring in Deense havens evenmin de verwachte resultaten. We menen dat, met de hernemende West-Europese haringvisserij, dit een normaal verschijnsel is.

Wat de grootte en belangrijkheid betreft neemt IJsland de 19de plaats in op de wereldlijst van vissersnaties. IJsland bezit voor het ogenblik 86 hektreilers en nog... één enkele boordvisser. Verder telt IJsland nog rond de 800 dekvaartuigen en een duizendtal half-open en open boten. Verder 17 pursetreilers en 4 walvisvaarders. Een indrukwekkend getal als wij dan met onze Belgische normen meten.

— met het oog op de instandhouding, de haringvisserij gedurende de periode van 1 januari tot en met 31 maart en van 1 oktober tot en met 31 december wordt verboden.

In dit voorstel is rekening gehouden met het wetenschappelijk advies van de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee (CIEM), alsmede met de resultaten van het overleg tussen de Gemeenschap, Noorwegen en Zweden.

Het is mogelijk dat in dit voorstel rekening gehouden werd met het advies van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, maar waarvan we overtuigd zijn, dat geen rekening gehouden werd, is het feit, dat het hier over zeer jonge haring gaat waardoor de belangrijkheid van de toegestane TAC met een veelvoud mag vermenigvuldigd worden en verder, dat ook de Deense haringvissers niet vies zijn van reglementsovertreding wat de aanvoercijfers aangaat. Dit is reeds meer dan eens duidelijk gemaakt, zelfs voor een paar jaar onder meer door een Britse delegatie die een bezoek bracht aan de Deense havens Esbjerg en Hirtshall en daar met de realiteit over de haringvangst werkelijk onaangenaam geconfronteerd werden.

### „HET VISSERIJBLAD”

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Een heilbot die na het gutten nog 255 kg. woog, is door een IJslandse treiler aan de afslag in IJsland gebracht. Biologen schatten dat de ouderdom van dit beestje tussen de 25 en 30 jaar dient te liggen. Nadat het zo dikwijls het net heeft kunnen ontsnappen, werd het ditmaal deze kanjer toch fataal.

IJsland is één van de enige landen, die een strenge controle uitoefent op zijn haringvisserij. IJsland telt inderdaad een eigen haringstock die de 200-mijlszone niet verlaat. Het is dan natuurlijk gemakkelijker en aannemelijker dat nationale maatregelen kunnen getroffen worden en de hand er aan houden. Een reglementering voor haringstocks die echter van het ene gebied naar het andere uitzwermen, is moeilijker haalbaar omdat men dan gewoonlijk in het ene land afgunstig is van het andere en de mening oppert, zo wij de haring laten leven, dan zal gebruur hier wel van profiteren. Dit is zo ook het geval in onze gemeenschapswateren waar het moeilijk is de hand te laten houden aan de opgelegde vangstkota omdat het over even zoveel diverse vloten gaat.

In IJsland wordt door een Amerikaanse maatschappij een zalmfarmsgebouw, waarbij gerekend wordt op 3 duizend ton zalm wanneer de ranch haar maksimum capaciteit zal halen. Door de farm wordt in broed- en kinderkamers de heel kleine zalm gefokt en dan vrij gegeven aan de zee. Op volwassen leeftijd komt de zalm altijd terug naar haar geboorte- en kweekplaats voor het kuitschieten en het is dan dat deze zal opgevangen worden. Niettegenstaande het natuurlijk verlies, rekent men op een jaarlijkse opbrengst van drie duizend ton, die reeds meer betekent dan de jaarlijkse totale Ierse zalmvisserij in stromen, rivieren en op de kusten van dit land!

## ENGELAND

De EEG-opvangprijzen worden in Groot-Brittannië niet toegepast, onder meer ook niet te Grimsby en Hull. Trouwens het zijn vooral de invoeren uit IJsland en de Faroë die in Groot-Brittannië de prijzen van de vis bepalen. Anderzijds is het meer dan dubbelzinnig, dat de Britten een verhoging van de opvangprijzen met 60 % vragen, terwijl zij toch zelf weten, dat de EEG-opvangregeling in hun havens niet toegepast wordt. Bepaalde kringen zoeken hierin een sabotage vanwege de Britten van de EEG. Anderen menen, dat de Britten van het standpunt vertrekken, ook al passen zij de opvangregeling niet toe, dat wanneer de prijzen op de afslagen van de partnerlanden zullen verhogen door de toepassing van een hogere opvangprijs, ook de Britse prijzen hierdoor in de eigen afslagen zullen stijgen. Het is zo een beetje de politiek van de kastanjes uit het vuur te laten halen door anderen.

De Grimsby-ankerseiner "Rosenborg" heeft binst het vissen het wrak van de Deense ankerseiner "Holnstrup" gevonden zowat 40 mijlen NNW van Thyboron uit de Deense kust. De Deense treiler was in de zware stormen van de laatste weken vergaan.

De nationale Britse producentenorganisatie stelt voor het ogenblik een balans op van de respectievelijke besommingen en uitbatingskosten voor de Britse visserij, dit met het oog op een nieuwe aanvraag voor regeringshulp in aanvulling met de reeds tweemaal toegekende financiële steun door de regering. Volgens het verslag van de betrokken organisatie, is het vissersbedrijf terug in grote nood voor een nieuwe directe financiële steun. Laatste regeringssteun bedroeg een paar miljard B.fr. Of de Britse regering nog eens over de brug zal komen, is erg twijfelachtig.

De Engelse en Schotse kustvisserij heeft in een vergadering vorige week maandag gehouden in Berwick, nogmaals op de absolute noodzakelijkheid van een elksclusieve 12-mijlszone gewezen voor de eigen Britse visserij. Het zijn vooral de Labour- en de nieuwe Sociaal-Liberale volksvertegenwoordigers die door de betrokken vissersfederaties benaderd worden voor deze absolute minimumeis. Ze zitten immers in de oppositie en hebben gemakkelijk te eisen.

## DE VISSERIJ WERD NOG NIET BESPROKEN IN DE TOETREDINGSONDERHANDELINGEN TUSSEN DE EEG. EN SPANJE !

Bij herhaling hebben de betrokken visserijkringen in de verscheidene partnerlanden van de EEG er op gewezen, dat de toetreding van Spanje in deze sektor, heel wat problemen zou stellen. Het antwoord dat de heer Muntingh, lid van het Europees Parlement van de EEG-Commissie kreeg in verband met een vraag gesteld over "Spanje en de Walvisvangst", is tekenend van hoe weinig tel de visserij is in de totale EEG-kontekst. We geven hieronder deze vraag en het antwoord weer :

### Vraag : Spanje en de Walvisvangst

- 1) Is in de tot op heden gevoerde onderhandelingen met Spanje over de toetreding van dit land tot de EEG ook gesproken over de wens van het Europees Parlement (resolutie van 16 oktober 1980) dat ook Spanje dient te stoppen met de walvisvangst ?
- 2) Welke resultaten zijn daarbij tot op heden geboekt ?
- 3) Is de Raad bereid om, indien de besprekingen hierover tot dusver zonder resultaten zijn gebleven, in de onderhandelingen later dit jaar hieraan opnieuw aandacht te besteden ?

### Antwoord :

Het Hoofdstuk Visserij is bij de toetredingsonderhandelingen tussen de Gemeenschap en Spanje NOG NIET TER SPRAKE GEKOMEN.

De walvisvangst en het al of niet volgen door Spanje van de aanbevelingen, door de Internationale Walviskonferentie, onlangs te Londen, is voor de visserijkringen van de partnerlanden slechts bijzaak. Wat echter als ten zeerste verontrustend moet doorkomen, is het feit, dat de heren van de toetredingscommissie het Hoofdstuk Visserij volledig onverschillig en

In december 1980 werd voor Groot-Brittannië nog een kabeljauwkotum van bijna 54 % voorzien. Dit werd intussen door de EEG teruggebracht tot 41,26 % van het gemeenschapskotum. Vermits de Britten en vooral het betrokken bedrijf zich niet kon verzoenen met de 54 % die te laag bevonden werd, is het duidelijk dat men nu bij onze overburen nog onverzoeplijker staat tegenover het nieuwe cijfer.

Te Lerwick op de Shetland is na drie jaar bouwduur de 23-meter treilerseiner waarvan de vijf man bezetting gezamenlijk eigenaar zijn, in bedrijf genomen. Nieuwbouw kost bijna 34 miljoen B.fr. ! Het vaartuig is van de modernste apparatuur voorzien en heeft een tweelingsmotor met een gezamenlijk voortstuwingsvermogen van 580 Pk aan 1800 t/m. Verder is een hulpmotor voor de aanzetting van de generator van 60 Pk ingebouwd. Het vaartuig kan 16 duizend liter brandstof inslaan en 3 duizend liter drinkwater. Verder is het vaartuig voorzien van het allermodernst apparatuur. We zouden bijna zeggen dat dit wel mag voor een 23 meter met een bouwduur van 34 miljoen B.fr. !

waardeloos hebben aangezien, zodanig, dat het nog niet eens bij hen opgekomen is dit probleem aan te raken. We vragen ons zelf af of zij dit niet zullen afwentelen naar een subcommissie van het tiende knoepsgat omdat dit in hun ogen toch maar van heel ondergeschikt belang is. Als de producentenorganisaties van de visserijlanden en onze eigen producentenorganisatie hiervoor geen oog hebben, of thans de totale onverschilligheid van de Commissie ten overstaan van de visserij nog altijd niet ontdekt hebben, dan zouden zij liefst zwijgen over het groot belang dat zij zich zelf toekennen en over hun onmisbare noodzakelijkheid zoals we dit ten onpas steeds weer onder de neus geduwd krijgen. We hebben bij herhaling gewezen op de grote tuchteloosheid van de Spaanse visser, zowel wat de netmaaswijdte als de andere verbodsbepalingen betreft. We houden het er dan ook bij, dat het dringend nodig is dat de producentenorganisaties van alle partnerlanden, vermits zij nu zoiets hebben als een overkoepelende EEG-producentenorganisatie, zich dringend met dit gevaar bezig houden. De visserijvloot van Spanje alleen reeds, is bijna zo groot als al deze van onze landen samen. Wel zou, in geval van toetreding, ook Spanje met beperkende kwota gekonfronteerd worden, maar we zijn nu reeds zeker en overtuigd, dat dit een lachertje zou worden en er in dit verband absoluut geen aanvoerkontrolle in de eigen afslagen te verwachten valt ofwel, dat de doorgespeelde cijfers, absoluut onbetrouwbaar zouden zijn. Men hoeft dus niet te wachten tot de zaak van de eventuele toetreding geregeld is, maar het is nodig, dat van bij de aanvangsbesprekingen ook een sterk aksent komt te liggen op het hoofdstuk "Visserij".